HISTORIA URBANA Y SOCIAL DE

VILLA COLON

H. Baracchini

C. Altezor



EDICIONES DE LA BANDA ORIENTAL

EDICIONES DE LA BANDA ORIENTAL
Yí 1364 - Tel. 93 28 10 - Montevideo
Queda hecho el depósito que marca la ley - Impreso en Uruguay - 1973

CAPITULO I

ANTECEDENTES HISTORICOS DEL PROCESO FUNDACIONAL

El área territorial resultante de la conjunción de los amanzanamientos primitivos de los proyectos de fundación de "Villa Colón'' y "Pueblo Ferro-Carril", cuyo centenario simultáneo se conmemora en el año en curso, integra el territorio colonial de las "Chacras del Miguelete'', producto del reparto de tierras ejecutado por Pedro Millán y Pedro de Fuentes el 18 de enero de 1730. (1)

En el análisis de los antecedentes de los títulos de propiedad de los solares que la empresa "Cornelio Guerra, Hnos. y Cía.'' adquiere a Don Perfecto Giot y compradas por éste a distintos propietarios, en un proceso de concentración en sus manos de la propiedad de la tierra en la zona, que apuntaba a la concreción de su idea de fundar un poblado de recreo, en las cercanías de Montevideo, se ubica el nombre de Tomás de Aquino, objeto de la adjudicación de una suerte de chacra, lindera a la que se le otorga al poblador Antonio García. La zona noroeste de contigua inmediatez a Villa Colón lleva el nombre de otro de los adjudicatarios del citado reparto de chacras de 1730: Melilla.

El territorio que corresponde al primer amanzanamiento del "Pueblo Ferro-Carril'', situado al este del arroyo Pantanoso, integra plenamente el territorio colonial repartido por Pedro Millán y el Piloto Pedro de Fuentes.

Por feliz coincidencia, 1872 constituye una fecha clave tanto en el proceso fundacional de "Villa Colón'', si tenemos en cuenta que en ese año se realiza el primer remate público de solares, en base al proyecto de amanzanamiento firmado por el agrimensor Pedro D'Albenas, como en la fundación del

"Pueblo Ferro-Carril'', cuyo proyecto es aprobado y elevado a contrato público por la Escribanía de Hacienda, en fecha 22 de agosto del mismo año.

Originariamente, "Villa Colón'' y "Pueblo Ferro-Carril" constituyen dos ideas fundacionales independientes, tanto por su ubicación, como por sus promotores.

El desarrollo urbanístico y edilicio de ambos, particularmente en nuestro siglo, conduce a su integración territorial, de tal forma que actualmente la totalidad de sus áreas de afincamiento, se conoce simplemente por la denominación de "Colón''. El mencionado proceso de integración territorial se confirma a nivel del área metropolitana de la ciudad de Montevideo, al calificarse esa zona, desde el decreto del 7 de enero de 1947 en adelante, dentro de la zona suburbana de la ciudad capital, debiéndose destacar que en la Ordenanza para la ubicación de establecimientos industriales del 15 de enero del mismo año, la zona de Colón es considerada en las mismas condiciones que las más privilegiadas del área urbana de Montevideo, pudiéndose localizar solamente industrias inocuas (artículo 4º) del mismo tipo que se autorizan a instalar por ejemplo en la Ciudad Vieja, Centro, Parque de los Aliados, Pocitos, Buceo, Malvín, Carrasco, El Prado, etc., hallándose, a pesar de su localización suburbana, a escala del área metropolitana de la ciudad capital, en situación de privilegio en relación a extensas zonas urbanas de Montevideo.

En el mencionado reparto se le asigna a los primitivos pobladores de Montevideo, diversas suertes de chacras, parte de las cuales, estaban ubicadas en las zonas conocidas hoy por Colón y Melilla. Estas tierras son otorgadas por la Corona en usufructo, por un acto de gracia, reservándose el Rey el derecho absoluto de la propiedad y en consecuencia el derecho de revocación de la gracia concedida. En el mencionado rastreo de antecedentes de los títulos de los solares adquiridos por don Perfecto Giot, precursor de la actual Villa Colón, padre intelectual de la idea fundacional, aparecen los nombres de Tomás Aquino y de su señora María García, que figuran en el citado reparto de chacras con dos suertes linderas de 250 varas, la de Tomás Aquino, y de 200 varas la de Antonio García, ligado consanguíneamente con la referida María García.

Entre los múltiples poseedores posteriores del territorio donde hoy se asienta Villa Colón, figuran numerosos nom-

bres ilustres vinculados en una y otra forma, a la activa historia de nuestra sociedad. Entre otros, el Brigadier Francisco Xavier de Viana, que recibe tierras en donación del Gobierno de Buenos Aires, con fecha 25 de agosto de 1814, en reconocimiento a los servicios prestados, posesión que posteriormente será reconocida por el gobierno de la República.

Siendo Francisco Xavier de Viana uno de los más distinguidos propietarios de esas tierras, no podemos dejar igualmente de recordar, dentro de la compleja maraña de compraventas y sucesión de títulos, característico del espíritu liberal del siglo XIX, a Don Samuel Lafone, impulsor de la industria saladeril en nuestro país y que dedicó parte de sus inagotables energías, a otras múltiples actividades industriales, comerciales e inmobiliarias. Dentro de estas últimas aparece en calidad de propietario de tierras en la zona de Colón, posiblemente adquiridas con fines especulativos, dada su inmediatez a la ciudad capital, que comenzaba su eclosión demográfica a partir de la Paz de Octubre de 1851, por la cual se protocoliza el acuerdo de partes y el fin de la Guerra Grande y con ella el fin del sitio de Montevideo.

El proceso de liberación política de las colonias españolas en América, implica la sustitución de la concepción mercantilista, en su versión española, por la ideología del liberalismo económico, apoyado en la promoción de la propiedad y la iniciativa privada, sólo condicionada por el equilibrio emergente de un mercado regido por la ley de la libre oferta y la libre demanda. La ideología económica liberal supone la participación plena de la iniciativa privada en el negocio inmobiliario, en la misma medida que la propiedad ya no es objeto del usufructo de una gracia revocable otorgada por la Corona, sino un objeto de pleno derecho.

Sin embargo, sería muy simple suponer que la concepción económica liberal, aplicada al negocio inmobiliario, rige a plenitud en los decenios inmediatos a la proclamación de la República. No alcanza con enunciar la vigencia de los principios generales de la filosofía socio-económica del liberalismo, claramente expresados en la Constitución de 1830, sino que son necesarias la existencia simultánea de condiciones políticas adecuadas para su efectiva aplicación.

La inestabilidad del poder central del Estado asentado en la antigua ciudad fortaleza de Montevideo, la ausencia de un

dominio de facto del territorio de campaña, que responde en primera instancia al caudillo —hacendado, antes que al propio Gobierno, los conflictos internacionales de puertos y de fronteras, cuyos inmensos intereses en juego arrastra y divide a los orientales, los desaciertos en la conducción de la cosa pública, todo ello, desemboca en la Guerra Grande y traba en medida apreciable un perceptible desarrollo económico del nuevo Estado, que, por el contrario, debe desprenderse de la rica herencia colonial, de las propiedades del Rey, a los exclusivos fines de mantener un erario público cada vez más deteriorado. El negocio inmobiliario, se encuentra durante los primeros decenios de la República, distorsionado por los hechos políticos y por el peso relativo de los negocios fiscales.

La contradicción de intereses y la dialéctica, que podríamos denominar de arranque, de un naciente Estado independiente no federado, ocuparon toda la atención de los dirigentes políticos de los primeros años de la República y generaron, en definitiva, el primer gran conflicto de divisas.

Concluida la Guerra Grande y firmada la Paz de Octubre, surge una perspectiva de conciliación nacional que posibilita la organización del Estado Uruguayo.

La tarea de organizar el Estado incluye la organización de su propio territorio y en consecuencia el ordenamiento territorial de las localizaciones urbanas y en particular el de la ciudad capital, Montevideo, y su inmediata región de influencia.

Montevideo, desde los inicios del ordenamiento del territorio nacional en la República, implicó un problema de excesiva concentración poblacional, en relación a la población total del país, proceso que culmina en nuestro siglo en un caótico macrocefalismo urbano.

En los años posteriores e inmediatos a la terminación de la Guerra Grande, se reactiva el negocio inmobiliario, en igual medida que el Montevideo sitiado durante la Guerra Grande, enmarcado por las trincheras, se libera, por lo menos teóricamente, de las mismas e inicia un largo proceso de extensión territorial y demográfica. A comienzos de la segunda mitad del siglo pasado, el floreciente Montevideo, extiende su influencia directa, casa-quintas mediante, en la actual zona del Prado, al sureste del arroyo Miguelete.

Las antiguas chacras del Miguelete, ubicadas entre el arro-

yo de igual nombre y el arroyo Pantanoso, objeto del reparto de tierras de Pedro Millán y Pedro de Fuentes del año 1730, transcurren una etapa floreciente, teniendo a su inmediato alcance un seguro mercado consumidor: la población montevideana, que ahora crece en número y en capacidad adquisitiva colectiva. Naturalmente, que en la mayoría de los casos, los títulos originales han cambiado de propietario, en ocasiones varias veces, ya sea por revocación del otorgamiento de gracia por parte de la Corona Española, durante la Colonia, ya sea por el mecanismo de la compra venta entre privados, durante la República.

Por otra parte, el negocio de granja se ha extendido al oeste del Pantanoso, particularmente en la zona actualmente conocida por Melilla.

La exitosa experiencia de localización de las casa-quintas en la zona denominada hoy El Prado, se apoya en la forestación de las propiedades de Buschental, que supuso un cambio sustancial en el paisaje y un centro de atracción para la excursión, cada vez más habitual, del montevideano de principios de la segunda mitad del siglo pasado.

El ejemplo de Buschental es rápidamente imitado, con igual éxito, por sus linderos, constituyéndose un área de forestación variada en la inmediata proximidad de la ciudad capital.

El auge de las concepciones forestales y del manejo de la jardinería, como herramienta para enriquecer el paisaje, se extiende a las propias actividades del Estado. Tanto las autoridades comunales, las Juntas Económico-Administrativas y las Comisiones Auxiliares, como las autoridades nacionales, a través de la Dirección de Paseos, promueven la formación de parques y jardines y la contratación de reconocidos paisajistas europeos, entre ellos Racine y André. (2)

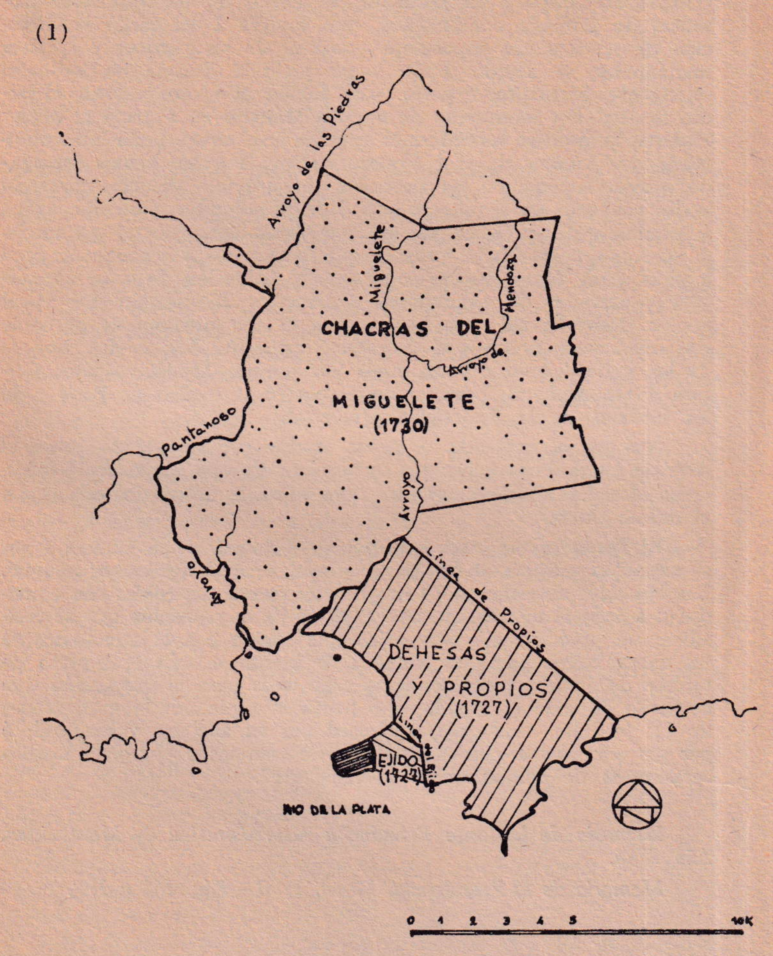
Papel importante en todos los asuntos comunales, jugaron las Comisiones Auxiliares, reglamentadas el 22 de octubre de 1867. (3) En los hechos y de acuerdo al análisis de las Memorias de la Comisión Auxiliar de Villa Colón y Peñarol, la esfera de acción de las mismas, no se limita a los asuntos de "salubridad, instrucción y viabilidad" (sic), sino que extiende su actuación generosamente a otros aspectos de interés colectivo, incluidos aquellos aspectos que se refieren al quehacer paisajista.

Cuando en 1860, Perfecto Giot, inicia en la zona, que luego se denominará "Villa Colón", la adquisición de solares contiguos, para conformar una mayor área territorial de su propiedad y comienza la tarea de su forestación, tiene como idea matriz la creación de una población de recreo, a la manera del Parque Buschental, agregándose en este caso una concepción fundacional con fines de lucro.

1860, comienzo de las actividades especulativas de Don Perfecto Giot, con fines fundacionales, debe ser considerado el inicio del complejo proceso que culminará con la creación de Villa Colón.

DOCUMENTACION Y REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS DEL CAPITULO I

(1)



REPARTICION DE TIERRAS PARA EJIDOS, DEHESAS, PROPIOS Y CHACRAS FIJADOS POR PEDRO MILLAN EL 12/3/1727 Y POR P. MILLAN Y PEDRO DE FUENTES EL 11/1/1730. INTERPRETACION GRAFICA DE LOS AUTORES.

(2)
"Cuando se creó la Dirección de Paseos no había jardinero. Después de utilizar los que se encontraron á mano, y comprendiendo la necesidad absoluta de un jardinero en jefe o de un arquitecto paisajista, de probada competencia, que tuviera á su cargo la dirección de servicio tan importante, como el de los parques y jardines municipales, se acordó desde luego pedir á Europa un jardinero inteligente, horticultor experto, para fundar el vivero y crear el jardín florista. Por intermedio de nuestro Ministro en Francia el doctor Forteza, y previos los informes que éste se sirvió pedir allí, obtuvimos que viniera el señor Ernesto Racine, á quien hemos encargado provisoriamente de las funciones de jardinero en jefe, contando poder contratar un arquitecto paisajista de renombre para que venga á estudiar y proyectar el plan de embellecimiento general por medio de parques, avenidas y jardines que hemos de ir ejecutando poco á poco, para dotar económicamente á la población de sitios agradables y cercanos de esparcimiento y recreo. La moción del Vocal doctor Otero ha sido aprobada, y en el año próximo es probable tengamos entre nosotros al arquitecto paisajista Mr. André, que es de los indicados en primera línea por nuestro Ministro doctor Forteza y Mr. Alphand, Director de paseos en la ciudad de París y de los jardines de la Exposición Universal.

Nos es ya conocido el señor André por su tratado sobre el Arte de los jardines y por sus trabajos en Europa y Estados Unidos, como el señor Alphand por otra obra sobre la misma materia y con el mismo título.

El Prado es un paseo que por su distancia de la ciudad y por su situación extrema al Norte, no está al alcance del mayor número. Las ciudades necesitan sitios amplios de recreo, accesibles con comodidad á todo el mundo, en medio mismo de la población que se densifica; un gran espacio para solaz que rompa con la monotonía de las calles largas paralelas, quite á la planta urbaña el aspecto de tablero de ajedrez y sea como un grán oasis para la distracción y el descanso de todo el pueblo, que podrá ir a pie por la gran arteria de 18 de Julio, verdadero boulevard por su anchura y longitud; ó por sus paralelas ó por varias líneas de tranvías ó por otros medios económicos de comunicación y transporte".

Memoria de la Junta Económica Administrativa de Montevideo. Año 1889.

Memoria de la Presidencia. Mdeo. 1890 - Pág. 162 y 163.

(3)

"COMISIONES AUXILIARES DE LAS JUNTAS ECONOMICAS ADMINISTRATIVAS. SU REGLAMENTO, NOMBRAMIENTO Y FACULTADES.

Montevideo, octubre 22 de 1867.

Considerando que al aprobarse el último informe de la Contaduría General referente á la contabilidad del año próximo pasado y al modo de ser económico de los departamentos de la República, el Gobierno aplazó á la deliberación del Cuerpo Legislativo las resoluciones que corresponden dictarse para evitar el dualismo administrativo de fondos y la confusión de atribuciones de Jefes Políticos y CC.EE. por no estar aún bien deslindadas por la Constitución ó por leyes posteriores, lo que es causa principal y permanente de aquel mal y de los conflictos que surgen á menudo entre ambas autoridades con perjuicio de los intereses comunales de los pueblos que creciendo cada día en habitantes y riquezas, aumentan sus necesidades sin poderlas satisfacer así cual corresponde.

Atento á que sin embargo de aquel emplazamiento no puede el Gobierno permanecer indiferente, sin responder de algún modo á las reclamaciones de la opinión pública manifestada por la prensa y que exige medidas perentorias á tales males.

En el deber de aminorarlos y de contribuir al bienestar de las localidades todas de la Nación por medio del perfeccionamiento en lo posible hoy, del sistema de descentralización, y á pesar de los obstáculos naturales que al efecto ha de oponer una población escasa diseminada y mal distribuida.

El Gobernador Provisorio, en uso de las facultades ordinarias y extraordinarias que inviste y en consejo de Ministros, ha acordado y decreta:

Art. 1º En los distritos ó partidos donde haya pueblo ó villas, las CC.EE. nombrarán bajo su dependencia y dirección otras Comisiones Auxiliares, compuestas de tres á cinco individuos competentes, de arraigo y responsabilidad.

2º Estas Comisiones tendrán la administracion particular de la jurisdiccion, y por consiguiente formarán mensualmente sus presupuestos con anticipación, para ser elevados á la aprobación de la Comisión Central del Departamento.

3º Recaudarán en la forma establecida por las disposiciones vigentes, los impuestos correspondientes á sus distritos, localizándolos para hacer frente a los gastos del servicio ordinario y á las mejoras de su juridiccion, limitándose éstas únicamente á las de salubridad, instruccion y viabilidad públicas.

4º Para efectuar cualquier clase de gasto que no esté dentro del Presupuesto vigente, principalmente las de puro ornato ó recreo, las Comisiones Auxiliares deberán obtener previamente autorizacion de la C.E. Central del Departamento quien solo podrá concederla con acuerdo del Gobierno, cuando la Auxiliar tenga sobrantes de fondos.

5º Las Comisiones Centrales señalaran á cada Comisión Auxiliar, al mismo tiempo de aprobarles el presupuesto que dispone el articulo 2º de la Ley de la materia, la cuota mensual con que, en proporcion relativa á la importancia de la recaudacion del distrito, le corresponde contribuir para el presupuesto de la Jefatura Política del Departamento.

6º La rendición de cuentas tanto mensuales como anuales, revision de libros, comprobantes y demas que corresponda lo efectuarán las CC.EE., por si ó por las Auxiliares de su dependencia, conforme á lo establecido en las disposiciones contenidas en la circular de 11 de Noviembre de 1865.

7º Las CC.EE. como superintendentes, directoras y responsables de las Auxiliares, fiscalizarán sus actos, vigilando que la recaudación, inversion de fondos y contabilidad se hagan cual corresponde.

8º Comuníquese, etc.

FLORES— Antonio M. Márquez— Lorenzo Batlle".

ALONSO CRIADO, Matías. "Colección Legislativa de la República Oriental del Uruguay".
Mdeo. 1877 T. III - pág. 253 a 255.

"MEMORIA
DE LA
COMISION AUXILIAR DE VILLA COLON Y PEÑAROL

Señor Presidente de la Junta Económico-Administrativa de la Capital, doctor don Rosendo Otero.

Montevideo, Junio 21 de 1890.

Se han recibido las notas reiteradas del señor Presidente, reclamando la Memoria anual de esta Comisión, que debe formar parte de la que se encuentra confeccionando, ó ha confeccionado ya esa Honorable Junta, correspondiente al año 1889.

Circunstancias ajenas á los deseos de esta Comisión, han retardado el envío de la Memoria requerida, pues una vez recibida la

primera comunicación de esa Junta, indicando la necesidad de su confección, se pidió á la Mesa que con la mayor prontitud se cumpliese la orden recibida.

La Comisión se explica el retardo que observa, por las múltiples tareas de su Presidente, señor don Tulio Freire, que lo han decidido á declinar ese puesto recientemente, según se ha servido hacerlo saber á la Comisión; en cuya virtud, y en el interés de llenar los deseos manifestados por esa Junta, el infrascrito Vicepresidente ha recibido encargo de presentar sin demora, una relación sucinta de los trabajos practicados.

Hechas las precedentes aclaraciones, que se consideran necesarias, se entrará en materia de las gestiones que ha iniciado esta Comisión:

Desde luego, pocas han de ser las mejoras realizadas, como corto ha sido el término de las funciones de la Comisión dentro del ejercicio de 1889, pues se instaló á mediados del mes de Agosto de ese año.

Impedida por el tiempo, á consecuencia de las continuas lluvias que se sucedieron en el año 1889, que imposibilitaron aún a la Honorable Junta el poder extender su acción benéfica fuera de la planta urbana de la ciudad, cuyos caminos se hacían intransitables, empezó esta comisión por secundar la idea de varios vecinos de la localidad, que se habían cotizado con el objeto de costear el arreglo de la Plaza situada frente á la Estación del Ferrocarril Central, en Colón, y, coadyuvada por ellos, con generosas donaciones de la Empresa de dicho Ferrocarril, que proporcionó el balastro necesario para el relleno en las calles y veredas, y con la provision de árboles que tuvo á bien acordar la Honorable Junta, consiguió su objeto la Comisión, dejando la Plaza sencillamente arreglada.

Se consideró que esa mejora debía ser complementada costeando la Comisión el alumbrado de la Plaza; y así lo verificó, incitando esta á los vecinos inmediatos á la colocación de faroles en el frente de sus casas cuyo alumbrado costean.

En las calles á que da frente la expresada Plaza, y por contribución solicitada del vecindario, se construyeron varias calzadas para dar posible tránsito á los vecinos de la localidad y á las personas que frecuentemente visitan el paseo de Colón.

Después de eso, la atención de la Comisión se hizo extensiva á todo el radio de su sección, á cuyo efecto solicitó de la Honorable Junta, con fecha 26 de Octubre de 1889, los antecedentes relativos á la ubicación de las calles vecinales de la sección, para propender á que se abriesen las que se encontraban cerradas y reparar las que estuviesen en malas condiciones de transito.

Por otra nota del mismo día, se pidió á la Honorable Junta se sirviese explicar si la Comisión se encontraba asistida de facultad para intervenir en el arreglo de la Plaza y calles del pueblo Villa Colón, y con fecha 1º de Noviembre se dirigió otra nota á la Empresa del

Ferrocarril Central del Uruguay, solicitando indicara cuáles eran las terrenos que había donado al Estado en las proximidades de la Estación Colón, para tomarse la debida posesión.

Son éstas las tareas y mejoras que ha podido realizar la Comisión en los cinco meses del año 1889 que funcionó, teniendo la satisfacción de anunciar que la mayor parte de las medidas que proyectó en ese año se han llevado á debido efecto en el corriente, según reseña que hará oportunamente, para lo que se ha encontrado asistida de la más eficaz cooperación por parte de esa Honorable Junta y del concurso del vecindario de la localidad.

La circunstancia de encontrarse limitado el manejo de fondos de esta Comisión al percibo del presupuesto mensual de sueldos y gastos, cuya inversión se justifica mensualmente á esa Junta, con el aditamento que se reduce á cinco meses del ejercicio económico de 1889, hace que considere innecesaria la presentación de su cuenta general demostrativa del movimiento de fondos en ese año.

Dios guarde á usted muchos años

FRANCISCO FERNANDEZ,
Vicepresidente.

B. Irisity,
secretario"

Memoria de la Junta Económico-Administrativa de Montevideo. 1889. Memoria de la Comisión Auxiliar de Villa Colón y Peñarol. Mdeo. 1890 p. 1.135 y 1.136.

CAPITULO II

EL PROCESO FUNDACIONAL

Según Mossman, el nombre de Villa de Colón fue propuesto por Doña Inés Botet de Romero y elegido por Dn. Perfecto Giot entre otras varias propuestas de denominación, entre las cuales figuró con posibilidades ciertas la designación de Villa Chicago.

Esta denominación decidida para la Villa, determinó la característica inicial de la nomenclatura de sus calles y avenidas, que en buena parte aún se conserva. A la avenida central, actualmente denominada Avenida Lezica, se le llamó Isabel 1ª y a sus principales transversales céntricas se les denominó con el nombre de las tres carabelas comandadas por Cristóbal Colón, en su primer viaje al Nuevo Continente.

La moderna nomenclatura incorpora, en calidad de reconocimiento, los nombres propios de algunos de los pioneros y gestores de la floreciente Villa Colón, dejando curiosamente en el olvido a su propulsor primero Perfecto Giot, que así se llamaba anteriormente la actual calle Lanús.

Perfecto Giot adquiere, desde el año 1860 en adelante, solares lindantes entre sí, en las proximidades de la Granja y Parque de su propiedad, constituyendo una vasta área unitaria, a tan sólo 11 kilómetros de Montevideo, base territorial donde asentará sus sueños de pionero fundacional, de lo que hoy constituye Villa Colón en su primer centenario.

En 1868, buscando ampliar las bases materiales para la concreción de su idea de fundar un pueblo de recreo, transfiere las mencionadas propiedades a la razón social "Cornelio Guerra, Hnos. y Cía.".

Bajo las directivas impartidas por Perfecto Giot, el agrimensor Pedro D'Albenas traza el diseño del plano fundacional

de Villa Colón, enmarcado en las 423 cuadras, propiedad ahora de la empresa "Cornelio Guerra, Hnos. y Cía.", gran parte de las cuales fueron transferidas a la misma por Perfecto Giot, su anterior propietario. Según Mossman, no sólo la idea fundacional es original de Giot, sino que también es el inspirador directo de su trazado.

Años después, en 1873, la citada compañía transfiere sus derechos a "Lezica, Lanús y Fynn", empresa fundada en 1866. (1) Ambrosio Plácido Lezica y Anacarsis Lanús son argentinos, reconocidos hombres de negocios en el medio comercial oriental, donde se asocian al uruguayo Enrique Fynn, de saneado prestigio en el medio bursátil e industrial montevideano. La empresa Lezica, Lanús y Fynn es la que obtiene la concesión por el Estado, para la instalación del equipamiento necesario para suministrar agua potable a la ciudad capital, extrayéndola del Río Santa Lucía, servicio que se inaugura el 18 de julio de 1871, en la misma fecha patria que, recordando este hecho, tan importante en la historia del equipamiento urbano de Montevideo, se inaugura la fuente ubicada en la plaza Matriz. (2)

Esta nueva empresa impulsará la concreción de las ideas pioneras de Perfecto Giot, a quien colocamos en la base de la pirámide social y comercial, que diera origen a la actual Villa Colón.

En 1868 el Gobierno del General Lorenzo Batlle dictó un Decreto de curso forzoso, uno de cuyos objetivos era el de aplazar el quiebre de bancos, que inmediatamente reanudaron su actividad en el campo de la especulación, incluida la especulación inmobiliaria. Simultáneamente reanudan su actividad las distintas empresas dedicadas específicamente al negocio inmobiliario: "Fomento Territorial", "Fomento Montevideano", "Sociedad de Crédito Hipotecario", "Sociedad Progreso Oriental", "Sociedad La Fortuna", "Sociedad de Crédito Mobiliario", "Sociedad de la Playa", "Fomento de las Tres Cruces", "Sociedad Porvenir", "Progreso del Plata", "Sociedad Agrícola Industrial", y también la "Sociedad de Villa Colón".

Muchos de los barrios del Montevideo actual y de su área metropolitana inmediata, se originan mediante la promoción de ventas de solares de las mencionadas empresas. A manera de ejemplo, la compañía "Fomento Montevideano" impulsó

la creación de dos pueblos en los aledaños del Montevideo de la época y que hoy constituyen dos típicos barrios montevideanos: "Atahualpa" y "Nuevo París". La sociedad Fomento Territorial, realiza la venta de terrenos del pueblo "Campos Eliseos", actual barrio del mismo nombre ubicado en la zona del Paso del Molino.

Terminado el año 1868, la empresa "Cornelio Guerra Hnos. y Cía." adquiere a Perfecto Giot aproximadamente 300 cuadras de terreno, con el fin de fundar en ellas un pueblo de recreo, que constituye la base territorial urbana de Villa Colón. Las circunstancias políticas derivadas de la revolución de Timoteo Aparicio conllevó una recesión en los negocios inmobiliarios, que se reactivan recién a partir de la firma de la paz en abril de 1872.

La venta de los solares resultantes de la planimetría original de Perfecto Giot, e iniciada por la sociedad "Cornelio Guerra Hnos. y Cía." adquiere gran impulso en 1873, en manos de la sociedad inmobiliaria adquiriente de los derechos de la anterior, integrada por Lezica, Lanús y Fynn.

Serán estos tres últimos los que harán realidad el primitivo sueño de fundación de un poblado, del inicial propulsor Perfecto Giot.

Como consecuencia del complejo proceso de formación de sociedades inmobiliarias y del no menos complicado mecanismo comercial de cesión de derechos, a los fines de conformar una suma de capitales suficientes como para emprender la aventura, que en ese tipo de negocios suponía la fundación de un poblado fuera del área urbana de Montevideo, Perfecto Giot, el antiguo colono francés afincado en la zona, hoy conocida por Colón, se desprende de las propiedades linderas a su establecimiento cabañero que tan costosamente reuniera bajo su titularidad, justamente con la idea fija en una empresa de fundación poblacional.

Jugada trágica del destino a este inmigrante francés emprendedor hasta la tosudez, que primero concentra en torno a su primer solar y bajo su titularidad el territorio suficiente para planear su sueño urbanístico y que una vez embarcado en el intrincado mundo del negocio inmobiliario de la época, se ve obligado a desprenderse de esos bienes, para garantizar la capitalización de la empresa por él impulsada. Y cuando ese sueño pionero comienza a concretarse en una realidad tan-

gible en manos de otros empresarios y de otros capitales, sólo reserva para sí el solar cabañero "Los Rambuillets", establecimiento donde ejercita sus conocimientos pecuarios, mediante la cruza de razas, en busca del mejoramiento a los fines de su mejor explotación. Particulariza sus conocimientos en la mestización de los rubros tradicionales: vacunos y ovinos, aunque también tentó la explotación de la crianza de llamas, vicuñas y alpacas, con la factible intención de proveer la materia prima de esos tejidos, que se agregarían así a la explotación lanera uruguaya, ya entonces extensamente valorada en el exterior.

Don Perfecto Giot tuvo la virtud de conformar en su persona un equilibrio vital entre su calidad empresarial, cuya meta final ineludible es el buen negocio y su imaginativa visión romántica del quehacer cotidiano, donde su amor por la naturaleza juega un papel esencial. La fundación poblacional es un buen negocio, pero para Giot es además el crear previamente un entorno paisajístico sensible, donde el buen vivir está unido al goce espiritual del entorno ambiental. La explotación de un hotel es un buen negocio, pero para Giot significa no sólo otorgar los servicios habituales en este tipo de establecimientos, sino además y fundamentalmente, sumergir al huésped en un clima casi idílico de la naturaleza recreada por el hombre, donde la flora y la fauna son también arquitectura. Con ese espíritu, apoyado en esa concepción de la vida, es que muy tempranamente, alrededor de 1860, hace venir de Francia, contratado en calidad de mayordomo de su Granja y Parque, a su compatriota Jean Pierre Serrés, encargado de realizar las primeras plantaciones de eucaliptus, trasplantados del vivero de Buschental, que fuera la base territorial de uno de los parques más hermosos de nuestra ciudad, conocido luego con el nombre de El Prado. Asimismo, Serrés trasplanta las palmeras entonces localizables en el Parque Giot y las que hoy se observan en la Plaza 12 de Octubre, desde los antiquísimos palmares de Rocha, loable esfuerzo si se tiene en cuenta que debieron ser traídas sobre carretas tiradas por bueyes a campo traviesa.

Embuido de esa misma concepción vital, alterna en su cabaña la explotación con fines comerciales del ganado vacuno y ovino, la experimentación con llamas, vicuñas y alpacas y la creación y mantenimiento de un pequeño jardín botánico y zoológico para su deleite, el de sus amigos, huéspedes y vi-

sitantes del lugar. Fuente personal de merecido orgullo y al mismo tiempo imagen representativa de su fuerte personalidad, donde el espíritu pionero del siglo pasado estaba unido indisolublemente a la esencia vital, a la visión romántica, al amor por la naturaleza, todo ello en el marco de las obligaciones, que a sí mismo se imponía, del ideario filantrópico del buen ciudadano, aun cuando como en este caso lo fuera por adopción.

Amante de todo lo referente a la naturaleza, su cabaña poseía una riquísima implantación forestal, que años después constituirá el entorno ambiental del hotel que construyera en sus dominios, lugar predilecto de aquellos que buscaban una residencia de temporada y particularmente elogiado por sus jardines de eucaliptus, aromos y la existencia de un espejo de agua, realizado mediante el sistema de embalse de una pequeña cañada que pasaba por su propiedad. Para mejor comodidad de la selecta clientela del referido hotel, estableció bajo su peculio un tranvía de caballitos, que partiendo del Camino Nacional (hoy Avenida Garzón) llegaba hasta el Hot-Park Giot, a lo largo de la actual calle Lanús. (3) (4)

Hasta su muerte acaecida en 1896, su conocida figura, tan personal y querida, formaba parte misma del paisaje lugareño, integrado al medio ambiente en una singular simbiosis, en la cual el hombre y la naturaleza se conjugan en sus vitales últimos años, en una compleja relación entre los sueños juveniles y la realidad senil.

El proyecto de amanzanamiento del pueblo de recreo "Villa Colón", realizado por el agrimensor Pedro D'Albenas, responde nítidamente a la doctrina urbanística imperante en nuestro país, durante la segunda mitad del siglo pasado, modalidad conocida actualmente con la denominación genérica de "Urbanismo de Agrimensores". (5)

Consiste en la división del territorio a urbanizar, sobre una trama vial ortogonal y diferenciada, que delimita el amanzanamiento, que a su vez se divide ortogonalmente, mediante medianería, en solares. Se reserva, en lugar destacado, un espacio adecuado para uso de plaza pública y en el caso particular del proyecto para Villa Colón, además, una manzana para instalación de una iglesia y colegio.

La puesta en pública subasta de los solares, se inicia en diciembre de 1872 e incluye el no menos importante remate del 17 de marzo de 1874, (6) mediante el cual se pone en venta

y se adjudica la mayoría de los padrones disponibles, que aún restaban a la empresa propietaria "Lezica, Lanús y Fynn".

El proyecto de salida para la creación de "Villa Colón", no supone ninguna originalidad desde el punto de vista urbanístico, sino que se atiene a la rutina habitual de los planteos fundacionales de la época.

Las cualidades distintivas e innegables del pueblo de recreo Villa Colón, surgen fundamentalmente de la elección del sitio de fundación y de su posterior tratamiento paisajista.

Igualmente, el proyecto fundacional del pueblo Ferro-Carril, contiguo y contemporáneo a Villa Colón, responde a las mismas orientaciones urbanísticas antes mencionadas. En este caso, la empresa fundadora del poblado, reserva solares destinados a edificios públicos, además del habitual espacio destinado a uso de plaza pública.

En octubre de 1866, el gobierno del General Flores otorga la concesión de explotación de una línea ferrocarrilera entre Montevideo y Durazno, solicitada por Senén Manuel Rodríguez. Fundada a su impulso la empresa denominada "Ferrocarril Central del Uruguay" apoyada inicialmente en capitales nacionales, ocupa en la misma el cargo de Administrador General. El 25 de abril de 1867 el General Flores inaugura las obras de construcción del ferrocarril en las cercanías del Paso del Molino, dándose comienzo a las obras al día siguiente. El 1º de enero de 1869 se inaugura el tramo que une la estación terminal en Montevideo, situada en Bella Vista, en el Camino Uruguayana, a unos 350 metros de la ubicación actual de la Estación Central, con la localidad de Las Piedras, con una estación intermedia situada en Colón. Las tres estaciones citadas —Bella Vista, Colón y Las Piedras— son simples construcciones de madera.

La inauguración oficial de la estación ferroviaria de Colón, debe establecerse en la misma fecha de inauguración de la línea que unía la estación Bella Vista con la estación de la localidad de Las Piedras.

Años después en 1874, la primitiva estación de madera de Colón será reemplazada por una nueva estación, sobre la base del proyecto tipo para estaciones suburbanas, que eran proyectadas en Londres, para ser construidas en las vastas redes ferroviarias inglesas que surcaban todos los continentes, dado que para entonces los capitales nacionales han sido sustituidos por poderosas empresas británicas.

En 1912 la nueva estación es demolida y sustituida por la que aún existe. Lo novedoso en la estación actual de Villa Colón, a pesar de que su planta y sus fachadas responden en líneas generales a los proyectos tipos usuales, es su característica pasarela metálica peatonal elevada, comunicando su también distintivo refugio cubierto al otro lado de las vías. (7)

Lindante con la estación ferrocarrilera ubicada en Colón, la Compañía del Ferrocarril Central poseía una amplia extensión de tierras. En 1872 solicita y es aprobado por el Gobierno de la República la división de esas tierras en 18 manzanas subdivididas en solares, a los fines de la fundación de un poblado que se le otorga el nombre de "Pueblo Ferro-Carril".

Parte de los solares se ponen de inmediato a la venta mediante remate público, reservando solares para la construcción de una escuela, comisaría y templo, así como un amplio espacio dedicado a plaza pública. (8)

El Pueblo Ferro-Carril cuya fundación es objeto de una expresa resolución de gobierno, corresponde al área de afincamiento inmediato a la estación Colón. Curiosamente, con pocos meses de diferencia y en el mismo año se procede al primer remate público de los veinte primeros solares promovidos por la empresa "Cornelio Guerra Hnos. y Cía.", en el marco del proceso fundacional de Villa Colón y fecha sin duda clave para señalar con cierta precisión su fundación, al no existir un acto expreso de gobierno, como en el caso de la fundación del Pueblo Ferro-Carril.

Desaparece así, tanto por el transcurrir histórico, como por la investigación de los orígenes fundacionales de ambas localidades, la factibilidad de una falsa oposición entre ambos hechos, como suele señalarse en algunos artículos periodísticos.

Si bien es cierto son dos actos fundacionales distintos, perfectamente distinguibles, realizados por promotores que nada tienen en común en el campo del negocio inmobiliario, en áreas territoriales perfectamente delimitadas e independientes, no es menos cierto que los dos procesos fundacionales se definen por actos iniciales en el año 1872, de primer remate público de solares en el caso de "Villa Colón" y de promulgación de la autorización del acto fundacional por el Gobierno, en el caso del "Pueblo Ferro-Carril".

Esta circunstancia los une desde sus inicios históricos, más

aún si tenemos en cuenta la contigüidad de sus asentamientos habitacionales.

El proceso fundacional del "Pueblo Ferro-Carril" se inicia en realidad con la adquisición, por parte de la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay, de los solares adyacentes a la estación Colón, prosigue con el delineamiento fundacional y la solicitud de su ejecución y culmina con la disposición del 22 de agosto de 1872, que eleva dicha solicitud a contrato público.

Transcurrido un siglo, ambos procesos se integran históricamente, en un territorio unitario, que se distingue indistintamente con la denominación de Colón o Barrio Colón, incorporado en forma definitiva, conurbación mediante, al área metropolitana de Montevideo.

DOCUMENTACION Y REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS DEL CAPITULO II

(1)

"Lezica, Lanús y Fynn. El 16 de Enero de 1873 se firmó un contrato privado entre la Sociedad Cornelio Guerra, Hnos. y Cía., y la Sociedad Lezica, Lanús y Fynn, por el cual, todos los terrenos de aquella, sitos en Villa Colón, pasaban al dominio de ésta. Dice así el contrato :

""Hemos comprado de cuenta y orden de los señores Lezica, Lanús y Fynn, a la Sociedad "Villa Colón", representada por Don Cornelio Guerra, todo el terreno que dicha Sociedad posee actualmente en el Pantanoso, cuyo terreno fué adquirido de Don Perfecto Giot, constando de cuatro millones trescientos trece mil, ciento veinte y ocho varas cuadradas, según el plano levantado en Octubre del año 1868 por el Agrimensor D. Pedro d'Albenas.

De dicho terreno deben deducirse trescientas cincuenta mil varas vendidas por la Sociedad anteriormente. Todo el terreno invertido en las calles y plazas según están delineadas en el referido plano del Sr. d'Albenas, que son 633.731 varas : quedando un total mas o menos de 579.397 varas existentes, que son las que vendo a la referida Sociedad, al precio de doce y medio centésimos por vara cuadrada. Los vendedores dan por muerto, como incluso en el precio de venta, lo siguiente. Todo el terreno invertido en las calles y plazas ya mencionadas, las fuentes de mármol que adornan dichas plazas, toda la arboleda existente en la superficie del terreno vendido, el puente, los cercos, la Tranvía en construcción, terminada, recorriendo el terreno desde la Estación del Ferro Carril Central de aquella localidad, hasta la plaza de Villa Colón siendo los railIs que recorren el espacio desde el terreno a la Estación mencionada, de fierro y los demás de madera; además, un wagón de pasajeros con sus caballos y arreos correspondientes, entendido que la extensión de esta vía será, mas o menos de treinta cuadras.

También entra por muerto toda la cañería de Aguas Corrientes existentes, comprendido el brazo principal y cuanto exista dentro de la localidad vendida. Montevideo, Enero de 1873. Cornelio Guerra. Intervenimos : La Torre y César, etc."".

Sigue el nombre de las personas que representan el capital suscrito para la sociedad de "Villa Colón". C. Guerra Hnos. y C. Jacobo A. Varela, José Sosa Díaz, Belgrano Hnos., Carlos Uriarte, Duncan Stewart, Carlos Muñoz, Gabriel R. de Azúa, José Peñalba, J. M. Silva,

J. Noguera, J. Mendivel, R. Vilarnobo, E. Courrás, J. M. Guerra, J. Fynn, Juan Fynn, Fynn y Gomez, R. Fernandez. Total de capital suscrito $ 258.301.73 centésimos. Febrero 26 de 1873."

MOSSMAN GROS, Arturo. "Villa Colón en el cincuentenario de su fundación. 1872- 1922".

(2)

"Las aguas corrientes. Importancia de la obra".

. . .

"Fué así entonces que asegurada la paz, el señor Enrique Fynn distinguido ciudadano Oriental se decidió en 25 de Abril de 1867 á presentar al P.E. una propuesta relacionada con la instalación del servicio de Aguas Corrientes en Montevideo.". . .

. . ."Después de un verano de gran seca el Gobierno decidió el llamado á propuestas para proveer á la ciudad de Montevideo de un servicio permanente de agua potable". . .

. . ."Entre los seis ó ocho proponentes que se presentaron, figuró don Enrique Fynn que como licitante proponía implantar un servicio trayendo el agua del río Santa Lucía.

Merece recordarse que este don Enrique Fynn que ya entonces era un financista y hombre de empresa reconocido es el actual propietario del importante establecimiento de Buenos Aires denominado "Granja Blanca", al cual consagra sus actividades después de haberse alejado de nuestro país en busca de más amplios horizontes."

. . .

"La concesión fué otorgada al señor Fynn acordándose una subvención de $ 4.600 mensuales durante los primeros veinte años, durante cuyo período tendría el monopolio exclusivo del servicio y después de los cuales tendría siempre las mayores exenciones que pudieran acordarse á cualquier otra empresa que se estableciera."

. . .

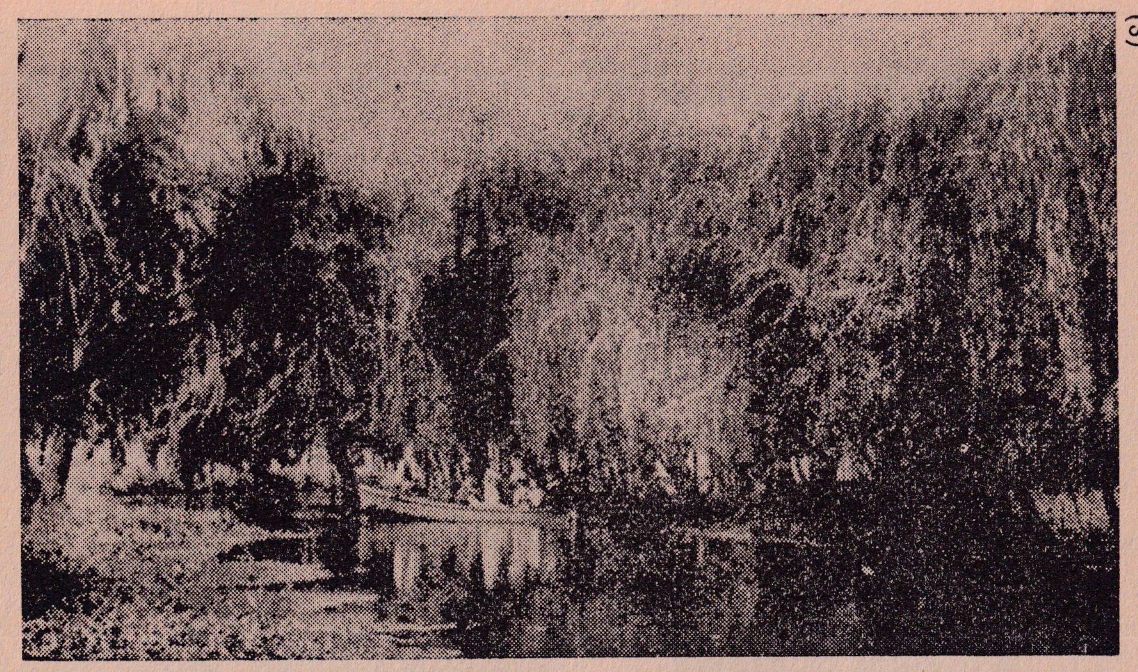
"Formado un sindicato compuesto de los señores Enrique Fynn, Ambrosio Plácido Lezica y Anacarsis Lanús, dieron comienzo á las obras de 1868". . .

"La construcción de las obras originales llevó unos tres años.

Empezaron el 3 de Octubre de 1868 y fué inaugurado el servicio en medio de gran regocijo público el aniversario patrio del 18 de julio de 1871."

"Cincuentenario de El Siglo. 1863-1913". Mdeo. 1913. Pág. 191.

(3)

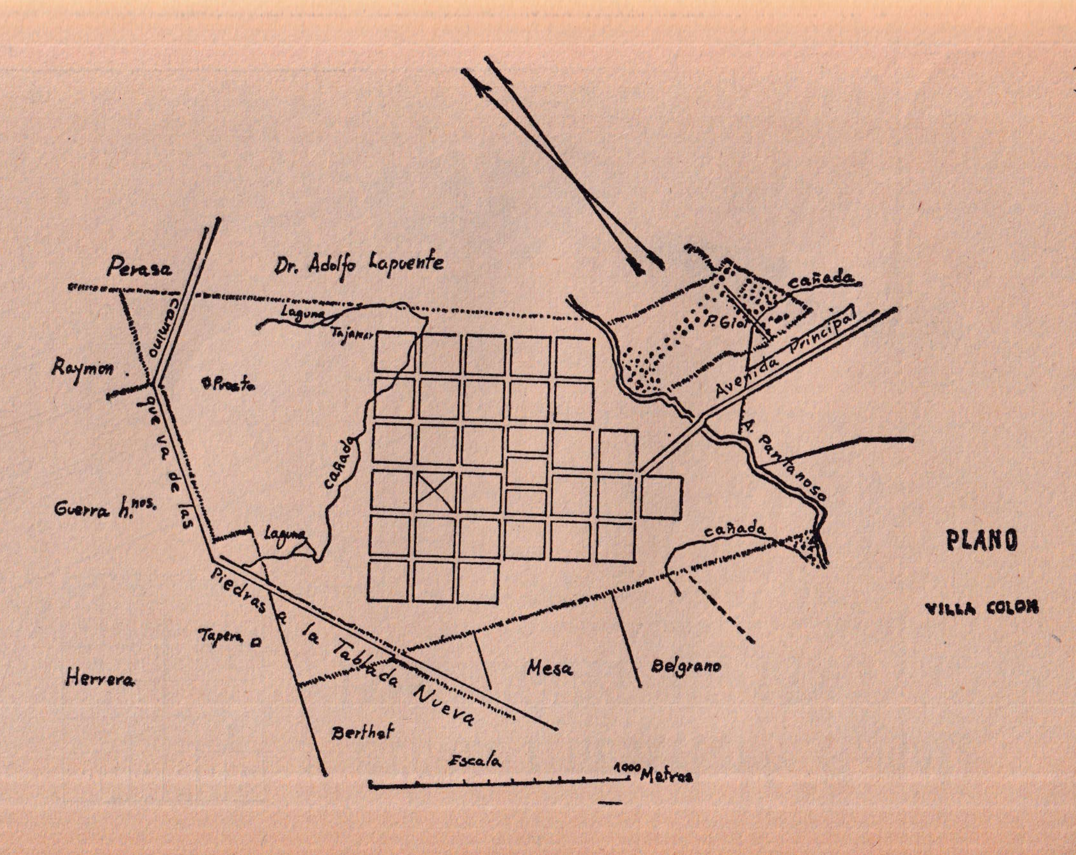


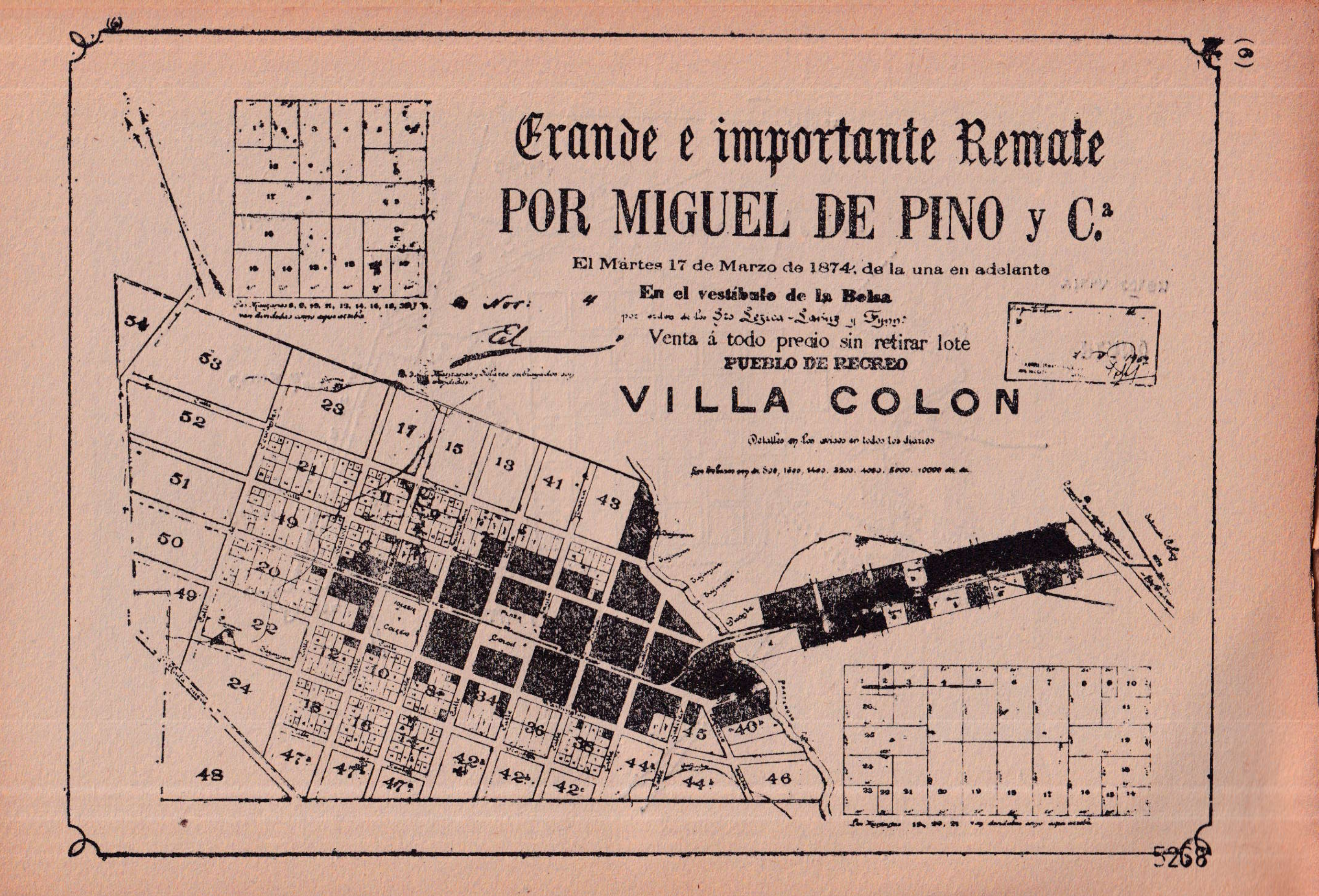
PARQUE GIOT



CALLE LANUS — AL FONDO, EL TRANVIA DE CABALLITOS

(5)


PLANO
VILLA COLON
Dr. Adolfo Lapuente
Perasa
Raymon
Guerra h.nos
Herrera
Tapera
Berthet
Mesa
Belgrano
Camino que va de las Piedras a la Tablada Nueva
Avenida Principal
A. Pantanoso
cañada
cañada
cañada
Laguna
Tajamar
Laguna
Escala
1000 Metros


Grande e importante Remate
POR MIGUEL DE PINO y C.ª
El Mártes 17 de Marzo de 1874, de la una en adelante
En el vestíbulo de la Bolsa
Venta á todo precio sin retirar lote
PUEBLO DE RECREO
VILLA COLON
54
53
52
51
50
49
48
23
24
22
21
20
19
17
15
13
11
10
9
8
12
14
16
18
41
43
45
46
36
34
38
40b
42a
42b
42c
44a
44b
47a
47b
47c

VILLA COLON — ESTACION DEL FERROCARRIL

(8)

PUEBLO FERRO-CARRIL

Su creación

Montevideo, Agosto 22 de 1872.

Atentos los informes de la Dirección General de Obras Públicas y de acuerdo con la vista fiscal, a f.2 vuelta, acéptase la propuesta del Directorio del Ferrocarril C. del Uruguay para la creación de un pueblo en terreno de su propiedad, en el paraje de la Estación Colón, que se denominará Ferro-Carril, y que conforme al plano presentado para su delineación, aceptándose igualmente la donación que hace el Directorio en favor del Estado de los terrenos destinados para los edificios públicos y uso común. Elévese a contrato público por la Escribanía de Hacienda, cométese a la Dirección de Obras Públicas el cumplimiento del plano que ha sido aprobado, comuníquese, ètc, etc.

Rúbrica de S.E.

Juan P. Rebollo

ALONSO CRIADO, Matías. "Colección Legislativa de la República Oriental del Uruguay." Mdeo. 1877. T.III. P. 637.

CAPITULO III

CONFORMACION URBANA DE VILLA COLON

Primero la firma "Cornelio Guerra Hnos. y Cía.", luego la firma "Lezica, Lanús y Fynn", constituyeron las empresas que en dos etapas totalmente distintas, llevaron a concretar el rápido proceso fundacional de Villa Colón. Efectivamente, muy pocos años pasaron desde el momento en que Perfecto Giot, lanzara al mercado comercial inmobiliario su idea fundacional, una vez que hubiera concentrado bajo su propiedad el territorio que abarca su primitivo proyecto, y se realizaran los remates de loteo. El proyecto es de 1868 y los remates se inician en 1872. Ambos actos constituyen en realidad la etapa final que se inicia alrededor de 1860, cuando Perfecto Giot comienza el proceso aglutinador de escrituración de tierras en la zona.

Desde mediados de la década del 70 en adelante, Villa Colón comienza una etapa creciente de enriquecimiento edilicio, impusado inicialmente por la empresa "Lezica, Lanús y Fynn" y proseguida por los propietarios adquirentes, una vez que la citada empresa cesa en sus actividades comerciales. La iniciativa privada empresarial que impulsara las mejoras iniciales de la Villa, deberá ser sustituida por la asociación comunitaria, integrándose Comisiones Auxiliares, que incluyen a Pueblo Peñarol.

A la acción de la voluntad colectiva expresada en las sucesivas Comisiones Auxiliares, se deben las diversas mejoras en los servicios de uso común, e incluso la instalación pionera y fracasada de un sistema de iluminación a gas de queroseno.

Pero será después de esos intentos pletóricos de buena intención, imaginativos pero poco realistas, que condujeron inevitablemente al fracaso, que las Comisiones Auxiliares de Villa Colón dirigen su esfuerzo a obtener por vía del Estado, los

servicios que su jerarquía urbana requerían. Y es así, que en materia de equipamientos y servicios, Villa Colón pasa a ser una zona considerada preferencial y con la misma jerarquía que los principales barrios montevideanos.

Villa Colón desde su adolescencia urbana, se constituye en el lugar residencial de un alto número de familias de alto poder adquisitivo e integrantes de la más distinguida sociedad montevideana. El montevideano medio busca Villa Colón como paseo dominical o festivo, al encuentro de su esplendoroso paisaje, en una variedad habitual y reiterada de turismo interno, que concluye incorporando a esa corriente periódica a los visitantes argentinos, residentes de temporada de nuestra ciudad capital. Por otra parte, un número importante de familias integrantes de la élite social capitalina, buscan en Villa Colón su residencia permanente o de temporada, pero residencia al fin, de apreciable y valiosa categoría edilicia.

Es así que el paisaje arbolado, típico de Villa Colón, imaginado por Perfecto Giot, quien concreta en su proyecto de fundación su idea en base a un trazado en damero, sólo concebible, si el mismo no se aplica a una tierra de pastoreo, sino a un lugar reelaborado, y éste es el segundo nivel de su concepción, repensado, en base a abundantes plantíos de eucaliptus, pinos, casuarinas, araucarias y la trama menor, pero enriquecedora, de los aromos.

Esa concepción original del francés Perfecto Giot, lugareño de la futura Villa Colón, estuvo inspirada posiblemente en el recuerdo del parque de Monceau, en las cercanías de París, la Ciudad Luz, en una factible tentativa de conjunción de imágenes entre el paisaje de ancestro y el paisaje de su tierra de adopción. Pero en la medida que el sueño primero y posterior proyecto de Perfecto Giot se concreta, se asienta y se desarrolla, un tercer factor incidirá en la conformación global de la imaginería urbana propia de Villa Colón: las grandes residencias, con sus extensos y variados jardines. Al simple trazado urbanístico fundacional, sobre una extendida área de 423 cuadras, se agrega la acción forestal, que signará históricamente a Villa Colón, así como la concreción en el lugar de una arquitectura residencial, sobre la base del programa habitual de las casa-quintas, donde el proyecto edilicio sólo es aprehensible, inmerso en el estudiado contorno de sus jardines arbolados, donde el arquitecto construye simultáneamente con ladrillos y con verdes hojas y multicolores flores. Esa arquitectura de

casa-quintas tendrá la impronta estilística del eclecticismo, propio de los últimos decenios del siglo pasado y primeros decenios de nuestro siglo. Pero el valor arquitectónico, en el caso de Villa Colón, no debe buscarse exclusivamente en el logro formal brillante, dentro de los esquemas del eclecticismo, sino a la excepcional integración entre arquitectura y paisaje. Ello es así, aún sin dejar de reconocer que la historia estilístico-arquitectónica de las casa-quintas de Montevideo, no puede eludir las valiosas realizaciones edilicias, ubicadas en lo que Mossman acertadamente llama barrio jardín de Villa Colón [1].

Desde el punto de vista paisajístico, Villa Colón constituye uno de los centros de atracción más destacables en el área de Montevideo y sus alrededores. Ese factor urbano-paisajista incide, particularmente desde los años iniciales de nuestro siglo, en la conformación de una corriente turística interna muy apreciable, a la cual se agrega la creciente corriente turística desde la gran ciudad hermana de Buenos Aires.

En el correr del primer decenio del siglo veinte, durante los fines de semana o en los numerosos días festivos de la época, afluyen a Villa Colón el montevideano medio con su familia, que muchas veces incluye a parientes o allegados que, barco de la carrera mediante, han cruzado las aguas del Río de la Plata, en busca del descanso psicológico que los numerosos parques y playas de Montevideo ofrecen al habitual turista proveniente de la gran capital de América del Sur, como lo era entonces Buenos Aires, en plena eclosión demográfica.

Las tradicionales playas Capurro y Ramírez, la crecientemente prestigiada playa de Los Pocitos; el Jardín Zoológico de Villa Dolores; los Parques Urbano y Capurro, continuos a las playas Ramírez y Capurro respectivamente, son los centros de recreo urbano en el Montevideo de la época.

El Prado y Villa Colón constituyen polos de atracción, en función de la distinta cualidad de su paisaje, donde la presencia del entorno urbano se enriquece por los espacios verdes arquitecturados por el hombre y responden a plenitud, por el derecho originado en un logro apoyado en años de trabajo e inteligencia creadora, a las necesidades espirituales y psicológicas de una sociedad, que se urbaniza en proceso acelerado.

La enajenación del hombre urbano ante su propia ciudad, en la misma medida que ésta crece extensiva y desordenada-

mente, escapando cada vez más a la comprensión global, relacionada, exigible entre el hombre y su ciudad, hallará, en la naturaleza arquitecturada para percibir esa necesidad psicológica del hombre generado por la moderna ciudad, el micro paisaje adecuado, para su necesaria distensión. De ahí la importancia que desde el punto de vista de la historia de la psicología social del montevideano, tiene Villa Colón en el entorno de los años 1900.

El Estado percibe estos hechos e inicia, particularmente desde la segunda presidencia de José Batlle y Ordóñez, una precisa y planificada política de parques y jardines, que incluyen la contratación de destacados paisajistas europeos, el mejoramiento de los espacios verdes ciudadanos ya existentes, el equipamiento de las playas, la creación de nuevos espacios verdes mediante expropiaciones y ambiciosos proyectos de arquitectura paisajista, sumado a una política de adquisición de los parques privados más importantes en el área de Montevideo y sus inmediaciones. Es en el marco de esta política, que el Estado comienza la negociación de compra, mediante la aplicación de la ley de expropiaciones, de dos importantes parques particulares: el de Tomkinson, ubicado al pie del Cerro de Montevideo, con su antiquísimo bosque artificial y el de Giot en Villa Colón, con su bellísima floresta, ubicada a pocos kilómetros de la ciudad capital y de acceso fácil desde la misma.

La sociedad "Lezica, Lanús y Fynn" comienza tempranamente las obras de acondicionamiento físico del territorio, en el que habrá de establecerse posteriormente Villa Colón. La primera de las obras de real envergadura, se relaciona a la ejecución del pavimento de las avenidas principales que vertebran el citado proyecto. Es así que en mayo de 1873 se contratan las obras de macadamización con Don Juan Leániz.

Recordemos que poco antes se inicia la compleja tarea técnica, administrativa, legal y propagandística del loteo y remate de solares, que comienza con 20 lotes, el 1º de diciembre de 1872 y llega al apogeo de su valor comerciable, en torno al año 1874.

El afirmado de las principales avenidas en base al macadam, el loteo y posterior remate de los solares, no son por sí mismos operaciones de relevancia, cuando en la mente de sus

promotores se intentaba fundar, aprovechando las excepcionales cualidades de la naturaleza del lugar, una villa de recreo de categoría.

Los empresarios "Lezica, Lanús y Fynn", captan en base a su ya conocida habilidad, casi intuitiva en los negocios, un hecho fundamental desde el punto de vista urbanístico: no es suficiente la existencia de un bello paisaje, ni siquiera si a él se agrega un ambicioso proyecto de fundación de poblado, para acelerar el afincamiento de una población que se pretende sea perteneciente a las altas clases sociales. Es necesario, crear un centro de polarización urbana, instalar un programa arquitectónico, que implique el uso social de la comunidad, que se piensa asentar desde el punto de vista locativo.

Nace así la idea de la instalación de un programa educacional y religioso, que en una primera instancia se pensó fuera utilizado por una colectividad protestante. Este peculiar origen religioso es observable en el proyecto arquitectónico de lo que es actualmente el Colegio Pío, que no responde a los cánones de los programas religiosos correspondientes al neoclasicismo heterodoxo, enriquecido por diversas influencias del eclecticismo arquitectónico de la segunda mitad del siglo XIX. La austeridad y casi severidad del delineamiento del proyecto original, muestran la influencia de la arquitectura religiosa anglo sajona de mediados del siglo pasado (2).

Detrás de la sorprendente circunstancia que constituye enfrentarse a un edificio religioso con fines educacionales, de una pureza inusual en su trazado, de una nítida, clara, precisa conjugación de sus volúmenes, con influencias de estilo no habituales en nuestro país y en esos años, está la voluntad primera de los empresarios de localizar en Villa Colón, un centro educacional y religioso de orientación protestante. El uso pensado para el programa, justifica la forma arquitectónica resultante y quizás hoy los Padres Salesianos, con la misma amplitud de espíritu que caracterizó su acción comunal, convengan con nosotros, que desde el punto de vista físico ambiental y formal arquitectónico, el edificio que ocupan cumple con amplitud y satisfacción todas las exigencias funcionales y estéticas requeribles en un programa de la naturaleza citada.

Distintos inconvenientes, impidieron la intención inicial de la empresa de instalar una comunidad religiosa protestante, pero insistieron, en una nueva demostración de su intuición empresarial, en promover la instalación en la localidad que se

proponían fundar, de un templo y colegio, que polarizara desde el punto de vista del asentamiento urbano un afincamiento de tipo permanente.

Será la Congregación Salesiana, recién establecida en el Río de la Plata, más precisamente en la ciudad de Buenos Aires, que aceptará la dirección del colegio, tras arduas gestiones de Enrique Fynn en la citada ciudad.

Fiel representante de la ideología filosófica evangélica del siglo pasado, Don Juan Bosco fundará la Obra Salesiana, orientándola hacia el campo de la formación del niño y del adolescente, mediante la enseñanza religiosa a nivel primario y secundario, particularmente dirigida a la creación de escuelas industriales y agrarias.

El 13 de diciembre de 1875 arriba el primer grupo de religiosos misioneros salesianos al Río de la Plata, asentándose en la ciudad de Buenos Aires. Pocos meses después otro grupo, a cuyo frente se encuentra Don Luis Lasagna, llega al Uruguay, con el expreso propósito de fundar un Colegio en Villa Colón, siendo entonces Vicario Apostólico de Montevideo el Presbítero Monseñor Jacinto Vera. El arribo a Montevideo de los salesianos, bajo la conducción de Luis Lasagna, es el fruto de la feliz culminación de las gestiones realizadas por Enrique Fynn, en nombre de la empresa "Lezica, Lanús y Fynn", ante la sede Salesiana en Buenos Aires.

En 1878 se radica en la localidad de Villa Colón el primer núcleo de Hermanas Salesianas, encargadas de orientar la educación de niñas, estableciéndose a esos efectos en un edificio cercano al Colegio Pío.

El nuevo Colegio, que suponía una educación en base a internado, tendrá por primer director al Dr. Luis Lasagna. El 2 de febrero de 1877 se inaugura el Colegio Pío IX, dado que ésta fue su primera denominación, sustituida actualmente por vía de costumbre y de hecho por Colegio Pío de Villa Colón. La designación del colegio con el nombre de Pío IX, se realizó en homenaje a quien fuera Sumo Pontífice de la Iglesia Católica durante 32 años, quien aún ejercía su pontificio en el año de la fundación del Colegio.

Su primera inscripción de alumnos fue realmente exitosa, alcanzando la inusual cifra de 109 educandos. A partir de entonces y en sucesivas generaciones se formarán moral y culturalmente los forjadores del progreso de la Villa donde esta-

ba asentado el Colegio, comenzando a cumplir desde el primer año escolar su función de aglutinador urbano, aunque, como es sabido, numerosas familias montevideanas y aún de localidades del interior de la República, de elevado prestigio social, envían a sus hijos a educarse al Colegio Pío de los Padres Salesianos en Villa Colón.

La actividad creciente del Colegio Pío en el campo educacional, debe mucho su prestigio nacional e internacional, a la capacidad pedagógica y científica de su Director inicial, Dr. Luis Lasagna, que por méritos propios será consagrado Obispo de Trípoli en 1893.

Buena parte del prestigio internacional al que hacíamos referencia, se apoya en la actividad científica realizada por el Colegio Pío, en el campo de las observaciones meteorológicas y astronómicas. El Observatorio Meteorológico y Astronómico del Instituto Pío surge como una iniciativa a nivel internacional. En efecto, en el Congreso Internacional de Geografía realizado en Venecia en el año 1881, bajo la presidencia del reconocido científico Fernando de Lesseps, quien dirigiera los trabajos del Canal de Suez, se acuerda recomendar la instalación de un Observatorio Meteorológico en nuestro país, considerándose a los efectos la participación de los Padres Salesianos, a expresa solicitud, del citado Fernando de Lesseps. El Dr. Luis Lasagna encara esa difícil tarea, que significa al mismo tiempo un severo compromiso para la institución salesiana y para nuestro país, con la energía creadora que caracterizó toda su obra. Desde su instalación y puesta en funcionamiento, el Observatorio del Colegio Pío suministra datos y da cuenta de sus observaciones a nivel nacional e internacional, con carácter oficial, carácter que naturalmente pierde cuando el Estado establece el Observatorio Meteorológico Nacional.

Es necesario destacar, que la actividad técnica y científica del equipo salesiano que está a cargo del Observatorio, ha colaborado eficazmente con sus datos y observaciones a numerosas obras de alcance nacional, entre las cuales debe destacarse el conjunto de datos de apoyo, para los estudios preliminares de la instalación de las obras del Puerto de Montevideo.

En octubre de 1882 se inaugura el Observatorio Meteorológico y Astronómico del Colegio Pío, con un moderno equipamiento tecnológico, bajo la dirección del Profesor Luis Mo-

randi, nacido en Italia, pero radicado desde muy temprana edad en nuestro país.

El carácter oficial de las actividades del Observatorio del Colegio Pío, que incluía la determinación científica de la hora oficial nacional, concluye en 1901, cuando es inaugurado el Observatorio Meteorológico Nacional, ubicado en un predio del Prado de Montevideo, utilizando una típica casa-quinta allí existente.

Naturalmente, que a la importante labor del citado Observatorio, realizada para la comunidad científica nacional e internacional y que incide directamente en el proceso de la economía nacional, como es en el caso de las obras del Puerto de Montevideo, se agrega el aporte pedagógico que las citadas instalaciones suponen para el propio Colegio Pío, particularmente si se tiene en cuenta que es uno de los institutos de enseñanza secundaria privado, de gran prestigio en la época, en el marco del Río de la Plata. Su enseñanza se destaca por la aplicación de principios pedagógicos prácticos, fieles al ideario del fundador de los Salesianos: Don Bosco. No deja igualmente de sorprender que en etapa tan temprana de la historia de la enseñanza secundaria en nuestro país, el Colegio Pío disponga, para su uso didáctico, además del propio Observatorio, un Museo Histórico Nacional, un Museo de Historia Natural, a los que luego se agregan gabinetes de física y química.

Buscando el ideal de unir la teoría y la práctica, se enseña en los viñedos, olivares y colmenas, los fundamentos doctrinarios integrados a la actividad práctica concreta.

El Colegio Pío, ubicado en Villa Colón, constituye entonces la primera obra salesiana en nuestro país y el primer Colegio que funciona bajo su peculiar orientación pedagógica. Es al mismo tiempo, el punto de irradiación de la acción salesiana en el Uruguay, particularmente en el ámbito educacional, centro esencial de su vocación religiosa [3] [4].

La explotación industrial del cultivo de la vid se inicia en el año 1874, como consecuencia de los ensayos realizados por Francisco Vidiella, Pascual Harriague, Luis de la Torre y otros, quienes inician serios trabajos de experimentación desde el comienzo de la década. En 1875 se fundaron dos establecimientos viñedos de real importancia y que suponen considerables inversiones: la Granja Vidiella en Colón, con una su-

perficie de 25 hectáreas, y un establecimiento similar, de Pascual Harriague, en La Caballada, departamento de Salto, de mayor extensión territorial, dado que contó prontamente con 200 hectáreas de explotación.

En el establecimiento de Vidiella, en Colón, se ensayaron distintas variedades de uvas y luego de reiterados fracasos se experimenta en 1878 con una variedad importada que Don Francisco Vidiella lamó "Viña del Peñarol", que mejorada y explotada industrialmente, da lugar a la 1ª vendimia de nuestro país, realizada el 25 de febrero de 1883, en la granja de su propiedad en Colón. Posteriormente esa variedad se bautizará en homenaje a su constante esfuerzo creativo "Variedad Vidiella".

El gran desarrollo que la vitivinicultura tiene actualmente en nuestro país, se asienta en la labor pionera de Vidiella y Harriague y en su perseverante búsqueda de cepas óptimas adaptables, ensayos mediante, a las condiciones locales de suelo y clima. Y en esta actividad importa tanto el éxito obtenido, como la superación de la adversidad, ante los repetidos fracasos que no desalentaron la vocación pionera industrial de Vidiella y Harriague. No es menos importante, señalar la doble condición que requirió la imposición de la producción vitivinícola nacional, en el marco de la dura competencia, con los vinos importados primero y en el mercado de exportación después. Esa necesaria doble condición, a la cual aludíamos, se integra con un adecuado nivel técnico en las formas de producción industrial, unido a una concepción ética de un negocio donde la variabilidad de las cosechas anuales tientan al "mejoramiento" cuantitativo artificial, mediante métodos inaceptables desde el punto de vista moral, por los perjuicios a la salud pública que los mismos conllevan.

Vidiella en Villa Colón, Harriague en Salto y muchos otros, cimentaron el prestigio interno primero y externo posteriormente, de los vinos nacionales, aunque no todos, lamentablemente, actuaron con la misma capacidad técnica, ni con la misma integridad moral, y ante una magra cosecha, antepusieron su afán de lucro, a las nefastas consecuencias de ese negocio. Ello trajo como consecuencia en el entorno del último decenio del siglo pasado, cierto desprestigio en esta actividad, hasta que en 1908 se promulga una ley, destinada al contralor de la producción y circulación de vinos, mediante el sistema de inspecciones zonales, contralor de guías y funciona-

miento de una oficina central, provista de un laboratorio para análisis.

En la ley de 1908, modificada posteriormente en sucesivas oportunidades, se cimenta el asentado prestigio internacional de los vinos de nuestro país. La ley de 1908, respuesta a una situación técnica y ética que se agrava paulatinamente, reafirma nuestro concepto de esa doble cualidad antes mencionada, de los pioneros Vidiella y Harriague, cuanto más, que su actividad de iniciadores en el negocio, le implicaban graves riesgos económicos y perspectivas de fracaso en sus ensayos y experimentaciones iniciales.

Francisco Vidiella tiene desde 1891 su efigie en la Plaza de Colón, frente a la estación del ferrocarril, obra en bronce de Juan Manuel Blanes y de su hijo Nicanor, inaugurada el 22 de marzo, en reconocimiento de su aporte a la Villa en el campo de la producción vitivinícola, a su calidad de pionero, conjuntamente con Harriague, en el cultivo de viñedos industriabilizables. (5)

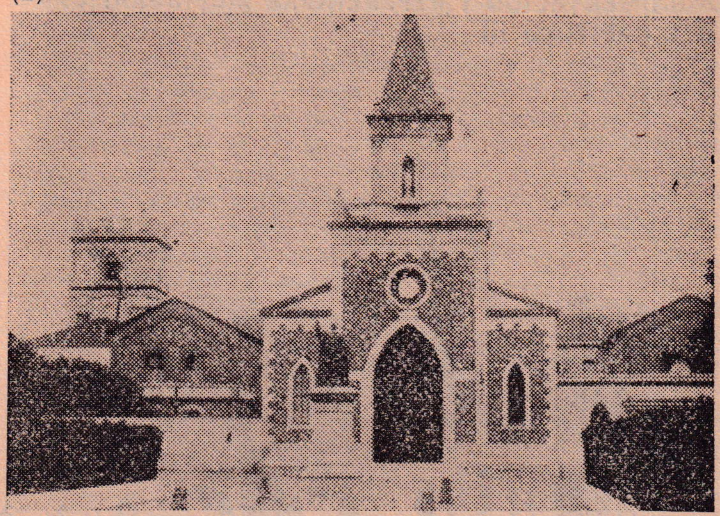
DOCUMENTACION Y REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS DEL CAPITULO III

(1)

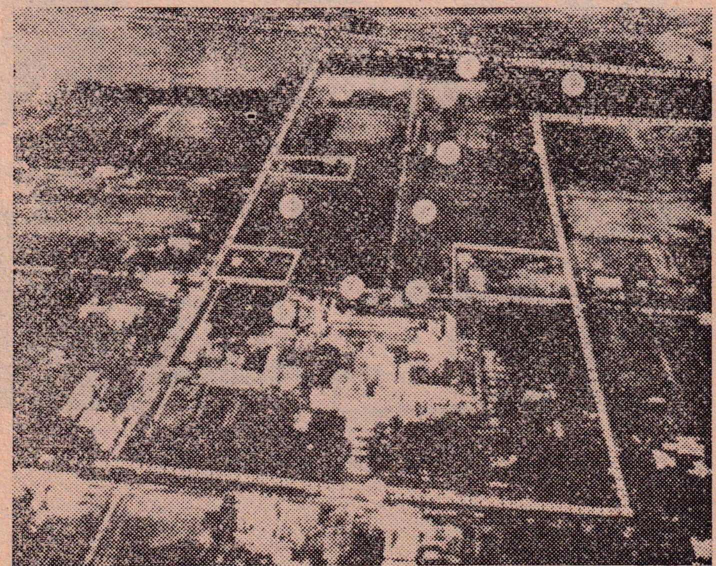


QUINTA DE JUAN IDIARTE BORDA

(2)



(3)



COLEGIO PIO Y VISTA AEREA DE SU UBICACION

(4)

COLEGIO PIO DE VILLA COLON

"La acción privada en la obra de la educación superior cuenta en Montevideo con establecimientos de primer orden, entre los que figura el Colegio Pío IX, de Villa Colón, instituto que ha concurrido con laudable esfuerzo y éxito constante á la formación moral y científica de nuestra juventud estudiosa.

El establecimiento que ocupa el Colegio Pío, en la pintoresca y cercana localidad de Villa Colón, fué construído por los señores Lezica, Lanús y Fynn, fundadores de la Villa, con el propósito de entregarlo á una asociación protestante que debía destinarlo á escuela y capilla de ese credo.

Por razones diversas, la indicada asociación desistió de encargarse de esa empresa, y entonces fué ofrecido el local á los Padres Salesianos, que por aquella época llegaron al Uruguay.

Director de ese primer grupo de profesores era el doctor Luis Lasagna, sacerdote de sólida preparación científica y de virtudes evangélicas bien acrisoladas.

Fué así que el año 1877 se abrían las puertas del Colegio Pío, iniciándose la obra educadora de ese Instituto.

Villa Colón es una de las localidades más pintorescas de los alrededores de Montevideo. Una amplia y frondosa avenida formada por corpulentos eucalíptus, va desde la Estación Colón hasta el Colegio Pío. Está unida a la capital por el Ferrocarril y el tranvía eléctrico y está considerado como un sitio privilegiado de veraneo, y el paseo obligado de cuantos visitan nuestra ciudad.

El Colegio Pío consta de grandes edificios adaptados á las exigencias de una institución educativa moderna. Cuenta con museos de física é historia natural, laboratorios, amplios salones de estudio, teatro, jardines, baños, etc. y en él se cursan todas las materias del bachillerato, clases comerciales, preparatorias y de adornos.

Gran parte de la nombradía que ha adquirido el Colegio Pío, es debida á su Observatorio Meteorológico, célebre en los anales del mundo científico, y el primero que se fundara en nuestro país, de acuerdo con una resolución del Congreso Internacional de Geografía, reunido el año 1881 en Venecia, bajo la presidencia de Lesseps.

Este ilustre sabio consideró necesaria la cooperación de los sacerdotes salesianos en Montevideo para fundar un Observatorio, y el doctor Lasagna acometió la tarea con entusiasmo y fe que eran características del insigne educador."

"Cincuentenario de El Siglo. 1863-1913". Mdeo. 1913. Pág. 8.

(5)

VIDIELLA,FRANCISCO

"Fundador de las industrias vitivinícolas en la zona sur de la República. Merced a la perseverancia de sus esfuerzos, este hombre de voluntad templada, en una edad en que tantísimos otros hállanse entregados al descanso, pudo presidir en febrero de 1883, más que sexagenario, la primera fiesta de la vendimia celebrada en su granja de Villa Colón.

Español, nacido en Montroig, Tarragona, el 21 de febrero de 1820, vino a la República en 1837, cuando sus padres emigraron de la península arruinada por la primera guerra carlista.

Después de un tiempo empleado en orientarse en la vida, marchó a la villa del Salto,estableciéndose en una esquina de la hoy plaza principal con un modesto comercio de pulpería,que poco a poco se acrecentó,bajo su cuidado vigilante y la ayuda eficaz de sus hermanos José y Juan.

Aprovechando la situación creada a las transacciones comerciales por la Guerra Grande,extendió sus operaciones a la zona fronteriza del Brasil,instalando una casa sucursal en Uruguayana,villa recién fundada en el Imperio.

En 1857,poseedor de cierto capital,retornó a Montevideo para formar parte de la razón social Escalada y Vidiella, transformada más tarde en Vidiella y Cía.Un año después realizó con la comisión respectiva un contrato de reparto y venta de los billetes de la Lotería del Hospital de Caridad,que debía ser la base de su fortuna.No era este un negocio del todo simple ni exento de graves y posibles riesgos,pero Vidiella lo abarcó con clara visión y recomendable prestegeza,logrando al poco tiempo poner en planta cuarenta y seis agencias,contando las de Argentina y Brasil.

Por los años 1873-75 realizó un viaje a Europa,y entusiasmado con lo que había visto en sus recorridas por España,Portugal y orillas del Rhin en materia de viñedos y elaboración de vinos,resolvió abordar el ramo en cuanto regresara a esta su segunda patria,que era la de sus hijos.

Mientras tanto,esmeróse en conocer los aspectos básicos de una industria nueva para él,y cuando vino trajo consigo cierta cantidad de sarmientos que comenzó a plantar en su granja de Colón por vía de ensayo en 1876.

Sordo a las advertencias que,desde luego con la mayor buena fe y respaldadas en el ejemplo de anteriores fracasos,se formularon a sus planes,llegó a invertir considerables sumas en los experimentos de aclimatación,y solamente al cabo de siete años de pacientes y re-

petidos ensayos consiguió dar con una variedad particular,que adaptada a nuestro clima,fructificaba en condiciones ampliamente satisfactorias.

Las experiencias debieron ser, si se las compara con los modernos métodos de ahora ,un tanto empíricas y al tanteo,como las que Pascual Harriague realizaba en las tierras calientes del Salto,pero en 1883 había conseguido su tipo que recibió la denominación de Uva Vidiella.

A la coronación de la obra,en la primera vendimia de que se habló al principio, Vidiella quiso hacer públicas las cuentas de su triunfo,declarando que aquellos ocho mil pies de viña en producción le significaban un gasto exacto de $ 82.570 oro.

Hacía ocho años que había plantado los sarmientos que, tras infinitos ensayos, resultaron aptos para darse en nuestro suelo, y aquellas 8.000 cepas en que brillaba "la transparencia ustoria del racimo", habían tenido un sitio inicial — palabras del propio don Francisco — en una antigua cancha de bochas y de taba...

El momento de sacar provecho del logrado éxito y el de la consagración justiciera de su hermosa victoria civil había llegado. El gobierno otorgó a Vidiella un premio especial compartido con Harriague y el rey de España le confirió una encomienda. Pero la satisfacción del propio triunfo que habría sido superior a cualquier otra recompensa , don Francisco no pudo disfrutarla sino un año, pues falleció el 25 de febrero de 1884.

Su estatua, descubierta en la plaza de Villa Colón el 22 de marzo de 1891, proclama la gloria honesta de la perseverancia y el trabajo".

FERNANDEZ SALDAÑA, José M. "Fichas para un diccionario uruguayo de biografías". Mdeo. 1945.Tomo II.Pág. 1319 y 1320

CAPITULO IV

MODERNIZACION DE LA VILLA Y SUS ALREDEDORES

En la medida que avanza el siglo XX, el montevideano proveniente de las clases económicamente elevadas, modifica sustancial y progresivamente sus costumbres sociales referidas al uso de su tiempo libre, particularmente durante la temporada estival, subrogando los paseos campestres o afines, buscando el contacto directo con un medio natural de carácter rural, recreado por el hombre, por las excursiones, cada vez más habituales, a las playas de Montevideo primero y de la costa este de la República posteriormente. Existe, en consecuencia, un desplazamiento de los territorios, que el montevideano utiliza en sus momentos de ocio, generalizable, en la medida que las clases medias, por su carácter esencialmente imitativo, modifican sus costumbres, en función de los hábitos de las clases altas.

Las zonas residenciales de categoría, que en el entorno del novecientos se localizaban en las casa-quintas del Prado o Villa Colón, son sustituidas por las zonas costeras, con sus limpias arenas y las claras agua del Río de la Plata, que aún no han sufrido el viciamiento por las aguas servidas de una gran metrópolis.

En este progresivo cambio de las costumbres ciudadanas se inscribe, a manera de ejemplo, el proyecto del Balneario Carrasco, sobre planos del arquitecto paisajista francés Carlos Thays, autorizado por decreto del 31 de mayo de 1912.

Naturalmente que ese desplazamiento territorial, al cual aludíamos, afecta también a la cualidad tradicional de zona de recreo de Villa Colón.

Estas circunstancias determinadas por el transcurrir histórico de las costumbres colectivas, contradicen notoriamente

las intenciones expresas que determinaron la fundación de Villa Colón. Ello no implica la decadencia urbana de Villa Colón, pero sí supuso un cambio cualitativo de sus funciones urbanas caracterizantes.

Por el contrario, los años que signaron su transformación urbanística de esencia, particularmente a partir de 1912, coinciden con un apreciable mejoramiento de su equipamiento y de sus servicios y con un renovado y hasta sorprendente empuje en su extensión territorial. Este fenómeno urbano será comprensible, si pensamos que durante varios decenios Villa Colón aún conserva, aunque desdibujada, la imagen poética del último refugio de paseo campestre, a la manera finisecular, en una inmediata cercanía a la ciudad capital.

No es menos importante el hecho de que Villa Colón, pensado por sus fundadores como pueblo de recreo y subsidiariamente como asiento educacional, adquiere, en el proceso de su crecimiento inicial, importancia desde el punto de vista productivo, al transformarse en un progresista y reconocido centro productor vitivinícola, que además tiene en sus aledaños instalada la Tablada, donde se concentra prácticamente toda la actividad de comercialización pecuaria de nuestro país, instalación que se conecta a los frigoríficos, por el llamado Camino de la Tablada al Cerro.

A la caracterización de Villa Colón en su calidad de poblado de recreo, con asiento residencial permanente y de temporada, de destacado nivel edilicio, con su afamado Colegio Pío, con un intencional régimen de internado, se agregan entonces, trascendentales funciones urbanas, estimuladas por las actividades productivas y comerciales, ubicadas en zonas de su influencia inmediata.

Al complejo de las funciones urbanas que impulsan el cambio cualitativo de Villa Colón y promueven su progreso, más allá de los cambios sustanciales que se han generado en las costumbres del montevideano medio, se integran en la década de los años veinte la instalación del Campo de Aviación de Melilla, llamado también campo de Aviación de Villa Colón y el Hospital de Convalecientes, luego denominado Hospital Saint Bois.

Durante la primera presidencia de José Batlle y Ordóñez, se decreta la ley que promueve la electrificación del sistema

tranviario de Montevideo, levantándose de hecho el veto interpuesto anteriormente por el Presidente Cuestas. La citada ley se promulga el 24 de abril de 1903 y tres meses después se firman las primeras concesiones para su efectiva instalación, otorgadas por la Junta Económico-Administrativa de Montevideo al Sr. Germán Colladon, quien representa a la Sociedad "La Comercial", propietaria entonces de tres líneas tranviarias de tracción a sangre: "Este", "Reducto" y "Pocitos, Buceo, Unión". (1) (2) (3).

En las cláusulas del mencionado contrato de concesión para la instalación del sistema eléctrico, se señala que la red tranviaria a electrificar, propiedad de "La Comercial", debía ser prolongada hasta las localidades de Maroñas y Villa Colón. Este hecho es sumamente sugestivo, en cuanto a la importancia que se le asigna a Villa Colón, en la planificación del sistema tranviario eléctrico, dado que a principios de siglo y cuando aún funcionan los tranvías mediante la tracción a sangre, se considera necesario su entronque vial con el sistema tranviario montevideano.

La iniciativa de Germán Colladon será ejecutada y continuada posteriormente por los señores Juan Cat y Esteban Elena, en las empresas "La Comercial" y "La Transatlántica" respectivamente. Sucesor el primero de Colladon y siendo Gerente Administrador de "La Transatlántica" el segundo, impulsan desde sus cargos de dirección la electrificación de la red tranviaria existente y su extensión a los centros urbanos más importantes del departamento, a los fines de conectarlos, mediante ese moderno sistema de transporte colectivo, al centro comercial de la ciudad de Montevideo, acortando las distancias mediante el aumento de la velocidad, en competición con un nuevo sistema de transporte urbano mecánico que emergía en la realidad ciudadana con impulso avasallante: los autobuses.

El automóvil (introducido al Uruguay por Alejo Rosell y Rius en 1904) gana rápidamente la curiosidad primero y el interés después del uruguayo, su futuro y potencial usuario.

A los primeros automóviles, que llenarán de asombro a los montevideanos, por la autonomía de sus movimientos, seguirán los primeros autobuses, de uso colectivo y con ellos, las primeras empresas de transporte colectivo automotor.

Si el sistema tranviario, basado en la tracción a sangre, tuvo como centros poblados más alejados a la Villa del Cerro

y al Pueblo de Ituzaingó, la electrificación del sistema posibilitó la extensión de sus servicios a nuevos centros poblados: Piedras Blancas, Sayago y Villa Colón.

Esa conexión de Villa Colón al centro comercial metropolitano mediante la red tranviaria eléctrica, no supuso un debilitamiento de su autonomía urbana, sino que por el contrario, no sólo afirmó su vocación autonómica, sino que, además y fundamentalmente, promovió su acelerado progreso edilicio. Ese importante papel desempeñado por la red tranviaria eléctrica, será complementado y ampliado cuando, años más tarde, al citado medio de locomoción colectivo, se agregue el sistema automotor organizado en empresas.

El 23 de junio de 1912 se inaugura la línea de tranvías eléctricos a la Villa de Colón, que lleva el Nº 41, con terminal en el Colegio Pío, concretándose así durante la segunda Presidencia de Batlle, los planes de integración territorial, mediante el sistema tranviario eléctrico, previsto en la primera concesión otorgada por las autoridades comunales en julio del año 1903.

Es importante señalar que la instalación y puesta en funcionamiento del tranvía eléctrico que entronca Villa Colón con la red tranviaria urbana sólo es justificable, teniendo en cuenta su ubicación relativamente alejada para la época, en relación a la planta urbana de Montevideo, por la creciente importancia económica, social, productiva, comercial y cultural adquirida por la Villa. Tan sólo a lo largo de cuatro decenios de existencia, impulsada por la actividad incesante de un destacado núcleo humano, enraizado al lugar y dedicado simultáneamente, en una actitud simbiótica a actividades que suponían la elevación de su condición personal y familiar, conjuntamente con la de la comunidad, representada en este caso, por la propia localización urbana. La iniciativa privada, a impulsos del núcleo familiar o a impulso de empresas, suponía el propósito de enriquecimiento, pero al mismo tiempo, un acto de relevancia para el lugar de afincamiento: su querida Villa Colón.

Un buen ejemplo de ello es el funcionamiento del "Tea Garden", ubicado en el Parque Giot e inaugurado en 1913, un año después de la llegada de los primeros tranvías eléctricos a la Villa. El "Tea Garden" es por esencia un comercio, es decir, una actividad con fines de lucro, pero más allá de

esta razón de su existir, pasa a ser rápidamente uno de los lugares de reunión más prestigiados del departamento, lugar de relación a nivel de las capas económicamente más elevadas de la sociedad montevideana y uno de sus sitios preferidos de esparcimiento, donde el recreo y el descanso en torno a una mesa, se conjugaba cuidadosamente con los juegos de las altas finanzas. Su fama llega incluso fuera de Montevideo, a través de la corriente turística proveniente de Buenos Aires. Daniel Muñoz, en sus agudas apreciaciones sobre la visión porteña de nuestra ciudad capital, cuando "Montevideo está de moda en Buenos Aires", cita al "Tea Garden" de Villa Colón, como uno de los lugares predilectos donde el forastero "encuentra plácido refugio, bajo las umbrosas arboledas del Prado, o en los aereados pabellones del 'Tea Garden' de Villa Colón".

El período de auge del "Tea Garden", con sus contiguas aguas, entonces cristalinas, del arroyo Pantanoso, con sus característicos botes de alquiler, su romántico "Puente de los Suspiros" y sus frondosas arboledas, llega hasta fines de la década de los años veinte. El renombrado recreo decae en sus actividades a lo largo de la década posterior, casi simultáneamente con el lento decaimiento del otrora famoso carnaval de Villa Colón. Signo de la época, representativo del cambio cualitativo en relación al carácter urbano de Villa Colón, que cada vez más deja de ser un lugar de residencia fugaz, la zona preferida para el paseo de fin de semana o la residencia de temporada, en las costosas casa-quintas, dejando paso a una nueva proyección urbana de la Villa.

Por Decreto-ley del 27 de setiembre de 1906, bajo la primera Presidencia de Don José Batlle y Ordóñez, se crea la "Usina Eléctrica de Montevideo". En marzo de 1911 se aprueba una ley autorizando al Poder Ejecutivo a realizar inversiones en el ente energético de su dependencia, a los fines de realizar mejoras en las instalaciones ya efectuadas y para la extensión de las instalaciones que sirven a los centros poblacionales más importantes del departamento de Montevideo: Cerro, Sayago, Peñarol, Maroñas, Ituzaingó y Villa Colón. Esta ley de 1911 tiene un doble alcance: en primer lugar, establece los fondos necesarios para el mejoramiento de los servicios de iluminación y de energía eléctrica para Villa Colón y en segundo lugar, la reafirmación, por el texto insospechable de una ley,

de la importancia urbana de Villa Colón, en el contexto del ordenamiento físico territorial del departamento de Montevideo.

La culminación de los trabajos de instalación de la línea tranviaria eléctrica, así como la instalación del sistema de alumbrado y energía eléctrica, tienen por principales propulsores al Ingeniero Juan Monteverde, lugareño, poseedor de un hermoso y confortable chalet y al entonces senador de la República Don Román Freire, quienes tuvieron en todo momento el apoyo tenaz del ingeniero Leopoldo Peluffo y del legendario Padre Mossman.

Posteriormente, se agrega a la conexión tranviaria entre Montevideo y Villa Colón, una línea regular de ómnibus que hacia la Aduana, realizaba el recorrido por las siguientes calles y avenidas: Lezica, Garzón, Millán, San Martín, Daniel Fernández Crespo (ex Sierra), Miguelete, Ejido, Paysandú y 25 de Mayo.

Precursor temprano de este servicio regular de transporte colectivo fue Don Domingo Moro, quien introdujo el ómnibus que unía la Estación Colón con el Colegio Pío, recorrido que anteriormente él mismo cubría mediante carruajes.

En 1896 se construye la primera carretera de macadam en el tramo del Camino Nacional que une Montevideo con la localidad de Las Piedras, pasando por las inmediaciones de Villa Colón y siendo su ruta de acceso habitual.

Esta mejora competitiva de la red vial caminera se realiza 27 años después de inaugurado el primer tramo ferroviario en nuestro territorio, que unía justamente la capital de la República con la localidad de Las Piedras, teniendo Colón como estación intermedia.

Posteriormente y en la misma medida que se acrecienta la importancia urbanística de Villa Colón, la citada carretera será de las primeras en ser pavimentadas en hormigón, señalándose en el Libro del Centenario del Uruguay, editado en 1925, la bondad técnica de este afirmado, constatable en tres rutas de salida de nuestra metrópolis: a la Barra de Santa Lucía, a la Villa del Cerro, y a la Villa Colón. El uso generalizado del pavimento de hormigón, sustituyendo al macadam y al asfalto, tiene su origen en el contrato celebrado por el Estado a fines de 1922, con una compañía especializada en la

aplicación de lo que entonces era una novísima e importante mejora técnica en el equipamiento vial urbano y carretero.

Villa Colón, será una de las primeras localidades beneficiadas por esta moderna técnica de mejoramiento vial carretero. La atención preferencial del Estado al problema de las comunicaciones terrestres carreteras, estimula, especialmente a partir del plan vial de 1928 en adelante, el proceso de crecimiento extensivo y conurbado de la ciudad de Montevideo, que en forma progresiva incorpora, en calidad de barrios, a las villas cercanas, originadas en procesos fundacionales independientes.

En el plano de la red viaria pavimentada del Departamento de Montevideo, publicado por la Dirección de Vialidad de la Intendencia Municipal, en el año 1942, se observa una primaria integración de la red vial urbana de Villa Colón, a la trama vial de la ciudad de Montevideo. (4)

La concepción filantrópica, la del buen ciudadano que promovía obras beneficiosas para la comunidad, al amparo de sus posibilidades económicas, constituye una de las integrantes fundamentales de la moral liberal. La acción del buen ciudadano sustituye en el imperio del liberalismo al concepto de caridad, apoyado éste último en firmes convicciones religiosas. La calidad de filántropo enaltece, dentro de la concepción general que el liberalismo impregna a la vida cotidiana, al poseedor de bienes materiales. Alejo Rosell y Rius, Gustavo Saint Bois y otros, son fieles representantes de la concepción moralizadora ciudadana, donde la inversión de bienes materiales no tiene siempre por objetivo la obtención del mayor lucro, sino, por el contrario, el usufructo por la comunidad. Alejo Rossell y Rius en el área de la vivienda de interés social, Gustavo Saint-Bois en el ámbito de la Asistencia Pública Nacional constituyen, la imagen del buen ciudadano del Montevideo liberal.

La Colonia de Convalecientes, cuyo proyecto de creación es aprobado el 13 de julio de 1917, por la Dirección General de la Asistencia Pública Nacional, implica la oficialización de un concepto médico, que hasta entonces no había tenido respuesta programática: los convalecientes constituyen una categoría de enfermos y como tales deben ser atendidos.

Contando con un predio en las adyacencias de Villa Colón, propiedad de la Asistencia Pública Nacional, se llama a Concurso Internacional de Proyectos, resultando ganadores los arquitectos argentinos Enrique G. Quincke y Carlos C. Massa.

Por vía testamentaria Gustavo Saint - Bois lega a la Asistencia Pública Nacional, la suma de $ 300.000 para la construcción de la citada Colonia de Convalecientes, que hoy lleva su nombre. [5]

La zona de Melilla lleva el nombre de uno de los pobladores de Montevideo, agraciados en el reparto de tierras ejecutado por Pedro Millán y el piloto Pedro de Fuentes el 18 de enero de 1730, tocándole en suerte un solar de 200 varas, que en primera instancia había sido adjudicado a Joaquín Mendieta; hablamos de Don Juan Delgado Melilla, originario de las Islas Canarias.

A fines del siglo XIX progresan en la zona de Melilla varios establecimientos dedicados a la actividad pecuaria, entre los cuales se destacan la estancia "Santa María", fundada en la temprana República, por el Brigadier General Don Manuel Oribe, con traspaso de dominio, por vía de herencia, a Don Félix Buxareo Oribe, quien es el encargado de modernizar el establecimiento, realizando mejoras al mismo e introduciendo un plantel de animales de raza Durham. El otro establecimiento agropecuario, digno de destaque en la época señalada, era el de Carlos Reyles, el insigne escritor de los hombres y las cosas orientales. Hondamente afincado en las costumbres y el quehacer de la campaña, alterna su proficua literatura gauchesca, con la actividad práctica de cabañero progresista, llegando a adquirir fama en el Río de la Plata la calidad de su caballada.

La actividad esencialmente pecuaria, que caracterizara a la zona de Melilla hacia fines del siglo pasado y principios del actual, será subrogada posteriormente por la explotación agrícola, incluidas amplias extensiones dedicadas al cultivo de viñedos.

Melilla tendrá el privilegio de unir su nombre a la edad pionera de las comunicaciones aéreas en nuestro país, con la instalación de un campo de aviación civil que eventualmente fue utilizado para la práctica de la aviación militar, figurando

en 1937 como uno de los cinco campos de aterrizaje de uso militar, en lo que constituye el primer ordenamiento del territorio nacional en materia de comunicaciones aéreas. [6]

En 1912 Francisco Bonilla, Ricardo De Tommasi y Angel Adami, cursan en la Argentina estudios a los fines de lograr el permiso de piloto. Finalizando ese mismo año, más precisamente el 1º de diciembre de 1912, el cabo Teodoro Fels, uruguayo de nacimiento, nacionalizado argentino, cruza el Río de la Plata entre Buenos Aires y Montevideo, cubriendo más de 300 kilómetros. El auge de la aviación civil, impulsa la creación del primer Centro Nacional de Aviación Civil, localizado en la capital, presidido por Don Joaquín Sánchez, con un aeródromo en la localidad de Las Toscas. Fallecido Ricardo De Tommasi, primera víctima de la época pionera de la aviación en nuestro país, y habiendo abandonado Francisco Bonilla la práctica de la aviación, sólo resta en actividad, de los tres primeros "brevet" uruguayos, Angel Adami.

La aviación militar adquiere creciente importancia, a partir de los primeros intentos del año 1913, sumando sus actividades a las que ya se desarrollan, a influjos de la acción tesonera y sin desmayos de los dirigentes del Centro Nacional de Aviación Civil.

En 1919, el citado Centro, luego de un receso en sus actividades, y al impulso del apoyo gubernamental, realiza gestiones para obtener un campo de aviación cerca de la capital. Esas gestiones culminan exitosamente con la adquisición de 45 hectáreas en la zona de Melilla, donde se instalan: el equipamiento propio de un campo de aterrizaje, oficinas, tres hangares y un taller mecánico para reparaciones. En estos años, que muchos consideran la segunda etapa del Centro Nacional de Aviación Civil, se adquiere un biplano inglés "Avro", ideal para la enseñanza de pilotaje. Sobre estas bases, en realidad muy elementales, se funda la Escuela de Aviación Civil, bajo la dirección técnica del aviador Angel Adami y la dependencia directa del Centro Nacional de Aviación Civil, presidido entonces por el Dr. César Miranda.

Todo el futuro de la aviación civil y comercial de nuestro país, se apoya en la eficaz labor de estos visionarios de las formas de comunicación aérea, entre los cuales se destaca Angel Adami, uno de los tres primeros aviadores uruguayos, primer Director de la Escuela de Aviación Civil y permanente impul-

sor de las mejoras tecnológicas, en los modos del transporte aéreo.

El Campo de Aviación Civil de Melilla, conocido también por el nombre de Aeródromo de Villa Colón y el Campo de Aviación Militar de Camino Mendoza, donde funciona la Escuela Militar de Aviación, bajo la dirección del Capitán Juan Boisso Lanza, constituyen, en el entorno de 1915, el equipamiento aéreo básico, punto de salida histórico del ordenamiento físico de nuestro territorio en materia de comunicaciones aéreas [7] [8] [9].

DOCUMENTACION Y REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS DEL CAPITULO IV

(1)

LEY Nº 2752 — R. tomo 166,págs. 59,505, 509, 529; tomo 168,págs. 264; S. tomo 79, pág. 314.

CONCESION

Se autoriza al Poder Ejecutivo para conceder a Menditeguy y Compañía la explotación de una línea tranviaria eléctrica.

El Senado y Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General, decretan:

Artículo 1º— Autorízase a la Junta Económico Administrativa de Montevideo para conceder a los señores Menditeguy y C.ª el permiso correspondiente para establecer una línea de tranvías a tracción eléctrica a las playas de Ramírez y Pocitos y a Villa Colón, pasando por el Prado y Sayago. La concesión se otorgará de acuerdo con las bases sancionadas por la Junta en 8 de Agosto de 1901, y aclaraciones de fecha 22 del mismo mes, con excepción de lo relativo a la servidumbre establecida en la base segunda y con las modificaciones y ampliaciones introducidas por la presente ley.

2º— Después de transcurridos veinticinco años de explotación y en el caso de que hubiere en el Municipio otra u otras líneas de tranvías de diferente sistema, servidas por la electricidad, que hayan funcionado con éxito durante cinco años seguidos, la Junta podrá obligar a la Empresa a modificar su sistema de tracción dentro de los dos años siguientes a la fecha del aviso, siempre que dichas modificaciones no excedan en su costo de 200.000 pesos oro.

Este cambio no podrá exigirse durante los últimos ocho años de la concesión.

3º— Fíjase en sesenta y cinco años el plazo de esta concesión, el que se contará desde el día en que se firme la escritura respectiva

Los empalmes y ramales que se construyan se considerarán formando parte integrante de la concesión principal.

4º— los materiales destinados para la construcción de las vías y líneas eléctricas y establecimientos y de las usinas y talleres, así como sus respectivas piezas de repuesto, podrán ser introducidas

libres de derechos de importación, durante los cuatro años que siguen a la fecha de la escritura definitiva de la concesión.

Igual exención se acuerda cada diez años respecto de los materiales de renovaciones y conservación, siempre que su necesidad sea justificada ante el Poder Ejecutivo.

5º— Exonérese a la Empresa durante el plazo de la concesión del pago de toda patente de giro por sus máquinas o motores destinados a la producción de electricidad para sus tranvías.

6º— La Junta Económico Administrativa podrá autorizar el establecimiento de empalmes entre los tranvías a que se refiere esta concesión y de ramales de prolongación de los mismos.

7º— El Poder Ejecutivo reglamentará esta ley.

8º— Comuníquese, etc.

Sala de Sesiones del Honorable Senado, en Montevideo, a 2 de Junio de 1902.

M. Magariños Solsona
Primer Secretario

Juan C. Blanco
Presidente

Montevideo, Junio 3 de 1902.

Cúmplase, acúsese recibo, comuníquese a quienes corresponde, publíquese e insértese en el R.N.

Eduardo Mac-Eachen

Cuestas

ARMAND UGON,E.;CERDEIRAS ALONSO J. C.;ARCOS FERRAND, L.;GOLDARACENA C.; "República Oriental del Uruguay. Compilación de Leyes y Decretos". T. 24. P. 223 y 224.

(2)

LEY Nº 2792 – R. tomo 163 págs.475,485,490,495,504; tomo 165 págs. 280, 502,528,555;tomo 168 págs. 365,396,424,445,485,495,506. S. tomo 80 págs. 67 a 63.

TRANVIAS

Modificación del contrato de concesión con la "Sociedad Comercial de Montevideo".

El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General, decretan:

Artículo 1º— Modifícase y amplíase con arreglo a las siguientes disposiciones el contrato de concesión celebrado por escritura pública, de fecha 7 de Diciembre de 1899 entre la Junta Económico Administrativa de Montevideo y el señor Germán Colladon como representante de la Sociedad Comercial de Montevideo para cambiar la tracción animal por la eléctrica en las líneas de tranvías denominadas "Este" "Reducto y "Pocitos, Buceo y Unión":

. . .

f) la Empresa llevará un ramal de prolongación de sus líneas a Villa Colón pasando por Sayago, dentro de los diez años a contar desde el día en que sea entregada al servicio público la línea que llegue al "camino de Artigas", siempre que no se construya esa misma línea por los señores Menditeguy y Ca., a quienes se les ha otorgado la concesión por el Honorable Cuerpo Legislativo.

. . .

Sala de Sesiones del Honorable Senado, en Montevideo, a 9 de Julio de 1902.

Juan Carlos Blanco
Presidente

M. Magariños Solsona
Primer Secretario

Montevideo,Abril 24 de 1903.

Cúmplase, acúsese recibo, comuníquese e insértese en el R.N.

Batlle y Ordoñez

José Serrato

ARMAND UGON, E.; CERDEIRAS ALONSO, J. C.; ARCOS FERRAND, L.; GOLDARACENA, C.; "República Oriental del Uruguay. Compilación de Leyes y Decretos". T. 25. P. 11 a 14.

(3)

LEY Nº 3911 R. tomo 212.págs. 73 a 75; S. tomo 100.págs. 236 a 237.

TRANVIA A COLON

Punto terminal de sus líneas

El Senado y Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General, decretan:

Artículo 1º— Declárase que la ley de concesión de fecha 9 de Julio de 1902 (artículo 1º, inciso F), al establecer como término del ramal Villa Colón, se ha referido al pueblo Villa Colón, situado a Oeste del Arroyo Pantanoso.

2º— Devuélvanse estos antecedentes al Poder Ejecutivo a los efectos que hubiere lugar respecto a la transacción ofrecida.

3º— Comuníquese, etc.

Sala de Sesiones de la Honorable Cámara de Senadores, en Montevideo a 22 de Setiembre de 1911.

R. J. Areco
Presidente

M. Magariños Solsona
1er. Secretario

Montevideo, 25 de Setiembre de 1911.

Cúmplase, acúsese recibo, comuníquese, publíquese e insértese en el R. N.

Batlle y Ordoñez

Pedro Manini Ríos.

ARMAND UGON, E.; CERDEIRAS ALONSO, J. C.; ARCOS FERRAND, L.; GOLDARACENA, C.; "República Oriental del Uruguay. Compilación de Leyes y Decretos".T. 31. p. 314 y 315.

I.M.
DIRECCION DE VIALIDAD

(5)



(6)

Aeronavegación

SE APRUEBA UN PROYECTO DE CONSTITUCION DE UNA RED AEREA NACIONAL DETERMINANDOSE SUS BASES. MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Montevideo, Julio 1º de 1937.

Vistos estos antecedentes, elevados para su resolución por la Inspección General del Ejército, relativos a la constitución de una red aérea nacional, con el número mínimo de cinco bases sobre los puntos más aparentes del territorio, comprendiendo una posición central y tres de cubertura:

Considerando: Que la iniciativa en trámite se funda principalmente,en la necesidad de acrecentar el rendimiento de la Aeronáutica Militar,en consonancia con el desarrollo constante de sus posibilidades técnicas y ofensivas y la importancia que reviste toda eficiente organización militar aérea:

Atento a que el Poder Ejecutivo aprobó con fecha 30 de Abril último un plan de Adquisición de Material de Vuelo para la Aeronáutica Militar,

El Presidente de la República

RESUELVE:

1º— Aprobar el proyecto de constitución de una red aérea nacional,formulado por la Inspección General del Ejército,con el número mínimo de cinco bases,comprendiendo una posición central y tres de cubertura,a saber:

Base Aérea número 1— Del Comando, en Montevideo (Melilla), destinada a la Dirección, entrenamiento y servicios generales.

Base Aérea número 2— De primer orden,en Durazno.

Base Aérea número 3— De segundo orden,en Durazno.

Base Aérea número 4— De segundo orden,en Melo.

Base Aérea número 5— De segundo orden,en Tacuarembó.

2º— Que se publique y devuelva.

TERRA

General Domingo MENDIVIL

Registro Nacional de Leyes de la República Oriental del Uruguay. Año 1937 p. 397.

(7)

Aeŕodromo Público

SE DECLARA ASI, PROVISORIAMENTE, UN CAMPO DE ATERRAJE EN MELILLA.
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL.
MINISTERIO DE HACIENDA.

Montevideo,Diciembre 4 de 1936.

Visto el oficio 254/936 de la Dirección de la Aeronáutica Civil, elevado a consideración superior por la Inspección General del Ejército, dando cuenta que los señores representantes de la "Pan American Grace Airways Inc." (Panagra),acceden a poner a disposición de dicha Dirección con carácter provisorio,el Aeródromo que ocupa en Melilla,para ser destinado a las aeronaves de turismo,procedentes del exterior e interior del país:

Considerando:que de acuerdo con lo que determina el Artículo 8.º de la"Reglamentación de la Aeronavegación Civil sobre Territorio Uruguayo y sus Aguas Jurisdiccionales"aprobada por resolución gubernativa de fecha 9 de Noviembre próximo pasado (Boletín del M.de D.Nacional número 208,pág.333),correspondería declarar,con carácter provisorio,Aeródromo Público para las aeronaves de Turismo,el campo sito en Melilla,propiedad de la Compañía de Aeronavegación ya mencionada:

Atento a lo informado por la Dirección de la Aeronáutica Militar e Inspección General del Ejército a fojas 3 y 4, respectivamente, de estos antecedentes.

El Presidente de la República

RESUELVE:

1º. Declarar Aeródromo Público,con carácter provisorio,de acuerdo con lo determinado en el artículo 8º de la "Reglamentación de la Aeronavegación Civil sobre el territorio uruguayo y sus aguas jurisdiccionales"el campo de aterrizaje sito en Melilla, propiedad de la Compañía de Aeronavegación "Pan American Grace Airways Inc."(Panagra).

2º Que se comunique,publique y devuelva.

TERRA
General Domingo Mendivil.
CESAR CHARLONE.

Registro Nacional de Leyes de la República Oriental del Uruguay. Año 1936 p. 898.

(8)

Ley Nº 9.628 — Aerodromos militares

SE DECLARAN DE UTILIDAD PUBLICA TERRENOS QUE SE DESTINARAN PARA ASIENTOS DE LA BASE AEREA MILITAR NUMERO I Y DE LA ESCUELA MILITAR DE AVIACION. PODER LEGISLATIVO.

El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General,

DECRETAN:

Artículo 1º Declárase de utilidad pública la adquisición por la vía de la expropiación de 100 hectáreas del campo empadronado con el número 43683,situado en la 9ª sección judicial del Departamento de Montevideo y con frente a la carretera a Melilla, en el extremo de la Avenida Lezica,y la del campo empadronado con el número 14203,situado en la 7ª sección judicial del Departamento de Canelones,con una superficie de 124 hectáreas,110 metros cuadrados,de propiedad de la Sociedad "Aeropostal Uruguaya".

El primero de los campos a que se refiere este artículo será destinado para asiento de la Base Aérea Militar número 1 y el segundo para asiento de la Escuela Militar de Aviación.

Art. 2º Para la adquisición y mejora de los campos mencionados,se autoriza al Poder Ejecutivo para concertar con una institución bancaria nacional un préstamo hasta la cantidad máxima de cuatrocientos mil pesos ($400.000.00)a un tipo de interés no mayor del 6½ % anual.

Los servicios de amortización e intereses de este préstamo se atenderán con la suma de treinta mil pesos ($30.000.00) anuales que se tomarán de Rentas Generales.

Art. 3º Comuníquese,etc.

Sala de Sesiones de la Cámara de Senadores, en Montevideo a 14 de Diciembre de 1936.

ALFREDO NAVARRO
Presidente

José Pastor Salvañach,
Secretario

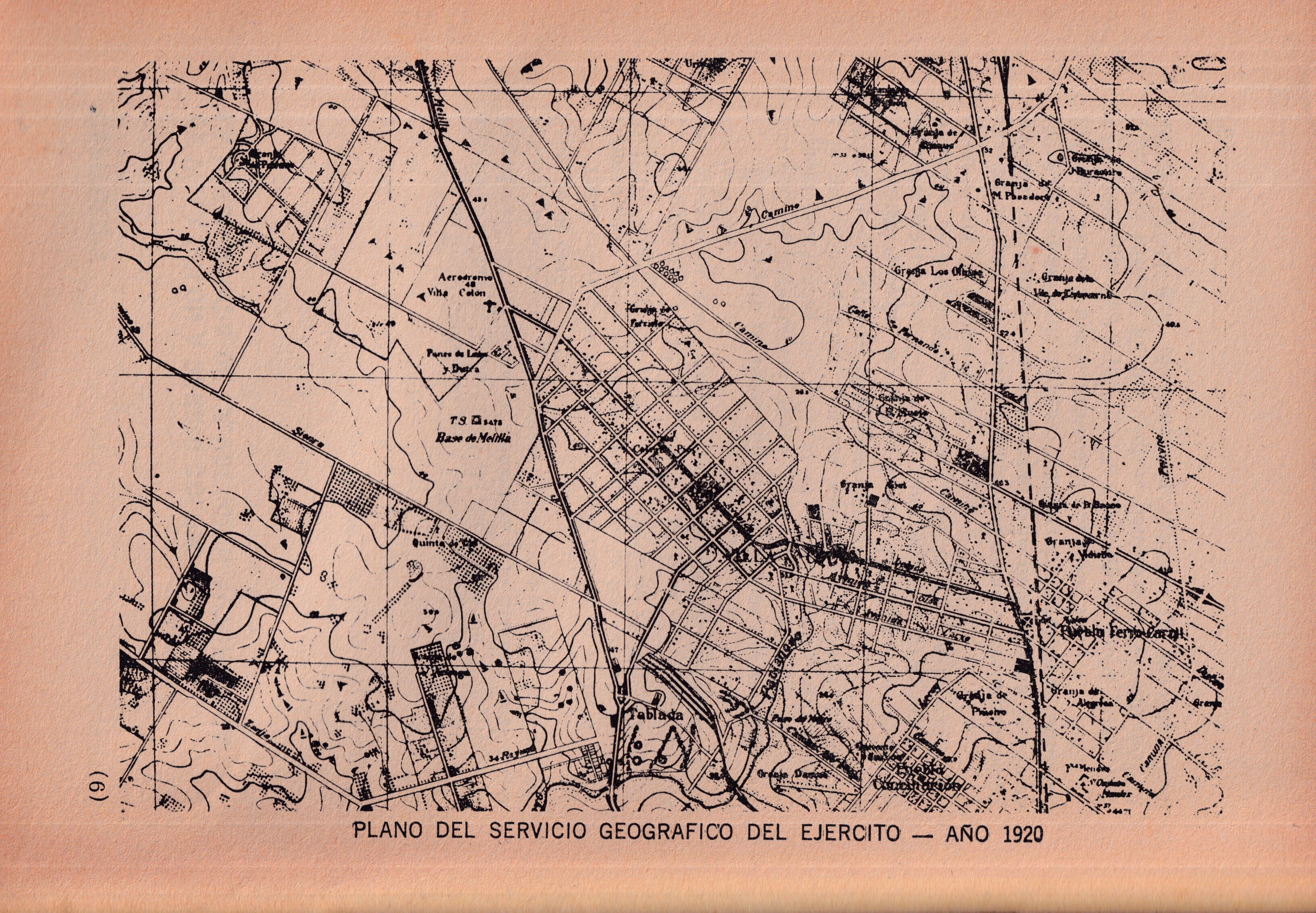
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL.
MINISTERIO DE HACIENDA.

Montevideo,Diciembre 21 de 1936.

Cúmplase,comuníquese,publíquese,insértese y archívese.

TERRA
General DOMINGO MENDIVIL
CESAR CHARLONE

Registro Nacional de Leyes de la República Oriental del Uruguay. Año 1936 p.962.



PLANO DEL SERVICIO GEOGRAFICO DEL EJERCITO — AÑO 1920

CAPITULO V

DE VILLA COLON A BARRIO COLON
LA PERMANENCIA DE LA VOCACION AUTONOMICA

En la Reglamentación para la Edificación de la Ciudad de Montevideo, promulgada el 13 de diciembre de 1909, bajo la Presidencia de Williman, se considera a la avenida Lezica con similar importancia a las principales avenidas de la zona urbana de la ciudad capital. (1)

Igual criterio de relevante consideración en materia de reglamentación edilicia, se mantiene en la ley del 16 de enero de 1916, extendida ahora al amanzanamiento de Villa Colón. (2)

Finalmente, el 10 de julio de 1918 se fijan por ley las condiciones en que deberán efectuarse las edificaciones en la citada Villa. (3)

Este conjunto de disposiciones tempranas nos señalan, con claridad, la importancia que a Villa Colón, asignan las autoridades encargadas de codificar el ordenamiento, equiparando a la mencionada Villa, con las zonas residenciales de mayor jerarquía del área urbana montevideana.

Posteriormente, se inicia, dentro del marco de la expansión territorial de Montevideo, un constante proceso de asimilación de las funciones urbanas de la Villa a la trama general viaria de la metrópolis.

El conjunto de disposiciones, referidas a la implantación edilicia, constituyen inusuales actos de previsión en el campo del dominio del ordenamiento territorial, que aunque limitadas, debemos valorar por su trascendencia posterior.

El Montevideo actual tiende inexorablemente a incorporar a su área urbana, nuevos centros poblados de su entorno. La existencia de esas localizaciones urbanas de entorno, creó,

en su oportunidad, la necesidad de una adecuada conexión vial, para una necesaria relación de servicios otorgados por la ciudad capital. Cuentan con un inicial equipamiento local complementario, que se desarrolla progresivamente, a imagen de los servicios que ofrece la metrópolis. [4]

Estas son las condicionantes que preceden y promueven el fenómeno de conurbación, diagnosticable en el eje que integran Montevideo, La Paz, Las Piedras y Progreso, a la cual se integra lateralmente el área urbana de Colón, teniendo por eje principal la avenida Lezica, que la entronca con la ruta nacional de penetración a Montevideo. [5]

El proceso de integración de Villa Colón a la trama urbana de Montevideo, es el marco territorial en el cual el poblado Villa Colón, considerado como una unidad locativa autónoma, se transforma paulatinamente, por integración de funciones urbanas, en el barrio Colón de la ciudad de Montevideo, abarcando no sólo la primitiva área de la Villa, sino también el área del antiguo Pueblo Ferro-Carril, así como las localizaciones habitacionales de su inmediata proximidad.

Esa mutación, conformada en el transcurrir histórico, no implica la pérdida de los rasgos sociales y urbanos distintivos, que configuran inequívocamente la actual personalidad de Colón, una de las últimas Villas integradas a la gran metrópolis en su constante proceso expansivo.

Villa Colón se proyecta hasta nuestros días, como un centro poblado progresista, apoyado en un agrupamiento humano primario de residencia permanente, hondamente afincado al lugar, donde los nuevos residentes conforman junto a las viejas familias, una nueva imagen urbana. Al Colón romántico de fin de siglo, con su aroma a eucaliptus y a vid, que aún hoy persiste obstinadamente en integrar la imagen del lugar, se superpone la moderna concepción de vida ciudadana, donde el transcurrir apacible es sustituido por el activo quehacer comercial e industrial y la participación comunitaria a distintos niveles, aún el deportivo, donde el Club Atlético Olimpia llega a ser un símbolo juvenil y dinámico de la localidad.

Sería simplista constatar el cambio de la cualidad urbanística de Villa Colón, sólo a nivel de los síntomas más visibles, dado que se trata en realidad de un profundo cambio

de sustancia, tanto en sus funciones urbanas consideradas autonómicamente, como en su relación regional con la ciudad de Montevideo. La ciudad capital deja de ser la suministradora mayoritaria del residente ocasional o el vehículo intermediario del turismo extranjero, particularmente el proveniente de Buenos Aires, en la medida que se metropoliza, dentro de un acelerado proceso de expansión territorial, absorbiendo las villas y pueblos más cercanos, a los cuales asimila a su trama urbana, en calidad de barrios.

La relación Montevideo - Villa Colón se hace mucho más compleja, no se limita a la esfera de explotación turística y sus connotaciones, ni a la actividad educacional del Colegio Pío o a la relación comercial que supone la explotación de los viñedos, sino que ahora implica una integración global de la compleja trama de funciones urbanas, en la cual aún es visible la permanencia de las características peculiares y distinguibles de Villa Colón, reflejo urbano de su vocación autonómica.

La relación distancia-tiempo entre Villa Colón y Montevideo es profundamente alterada por la difusión del sistema de transporte automotor y el inmediato mejoramiento de la vía carretera de conexión. Ya no se depende de un horario ferrocarrilero o de una excursión colectiva organizada con fines de lucro. Villa Colón se ha "aproximado" a la ciudad capital por dos conductos: el acortamiento de la distancia-tiempo como consecuencia de la moderna tecnología aplicada al problema del transporte interurbano y el acercamiento progresivo del área urbana de un Montevideo que se extiende aceleradamente y en forma preferencial a lo largo de las rutas de penetración, en un fenómeno urbanístico denominado conurbación.

Este proceso culmina en una incorporación lenta pero inevitable de Villa Colón al área metropolitana de Montevideo, conurbación mediante. Villa Colón es cada vez más, en realidad y estrictamente, el barrio Villa Colón, denominación que implica un alto grado de autonomía, dado que el concepto urbanístico de barrio, hecho distintivo en la historia de nuestra ciudad capital, no sólo supone una delimitación territorial, sino además y fundamentalmente, una comunión de costumbres sociales, de hábitos colectivos, históricamente heredados, en tal forma que, detrás del orgullo de la pertenencia a un barrio montevideano, existen complejos fenómenos de profundos orígenes psico-sociales.

DOCUMENTACION Y REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS DEL CAPITULO V

(1)

LEY Nº 3582 R. tomo 202, págs. 273,274,323,330,343,366,374; S. tomo 96, págs. 188 a 190.

EDIFICACION

Reglamentación para la Ciudad de Montevideo.

El Senado y Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General, decretan:

Artículo 1º— Todos los edificios que se construyan en las avenidas, bulevares o ramblas que se abran en lo sucesivo en el Departamento de la Capital,del bulevar Artigas para afuera,deberán establecer su frente principal a cuatro metros de distancia, por lo menos, de la línea general de edificación.

2º— Quedan incluídos en la disposición anterior, el bulevar Artigas, los caminos de 8 de Octubre, Maldonado, Larrañaga, Propios, Ellauri, Suárez, Burgues, Millán, Castro, Lucas Obes, al Cerro,Reducto y Artigas; calles Agraciada,Constituyente y Buschental; avenidas 19 de Abril,Brasil,Garibaldi,General Flores y Lezica.

3º— Los propietarios que construyan de acuerdo con esta ley, quedarán exonerados del pago de la Contribución Inmobiliaria hasta la concurrencia del importe de 75 por ciento del valor de la faja en que se prohibe la edificación, tasada de acuerdo con el aforo para el pago de la contribución.

A los efectos de lo dispuesto por el inciso precedente, el propietario tendrá derecho a exigir el empadronamiento y aforo de su propiedad, previamente a la determinación de la suma en que debe fijarse la indemnización.

4º— Cuando la superficie dejada al frente sin edificar, de acuerdo con esta ley, (cuatro metros), sea mayor de la tercera parte de la superficie total del solar, el propietario tendrá derecho a que el Estado le expropie todo el terreno.

5º— Las casas ya construídas en la línea general de edificación, en las avenidas,calles, caminos y bulevares mencionados en los artículos anteriores, se colocarán en la nueva línea de que habla esta ley, siempre que se solicitare su refacción, y para ello fuese necesaria alguna de las siguientes obras: cambios de techo,muros de fachada o ampliación de las aberturas del frente.

Una vez retiradas en la nueva línea de edificación,se tendrá derecho a la exoneración del impuesto de contribución a que se refiere el artículo 3º.

6º— El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley.

7º— Comuníquese, etc.

Sala de Sesiones de la Honorable Cámara de Senadores, en Montevideo, a 10 de Diciembre de 1909.

Juan Blengio Rocca
Vicepresidente

M. Margarinos Solsona
Primer Secretario

Montevideo, 13 de Diciembre de 1909.

Cúmplase, acúsese recibo, comuníquese, publíquese e insértese en el R. N.

Williman

José Espalter

ARMAND UGON, E.; CERDEIRAS ALONSO, J. C. ARCOS FERRAND, L.; GOLDARACENA, C.; "República Oriental del Uruguay. Compilación de Leyes y Decretos". T. 29 p. 334 y 335.

(2)

LEY Nº 5387 – R. tomo 240, pág. 231 a 247 314, tomo 246, pág. 430 a 437; S. tomo 109, pág. 129 a 131.

AVENIDAS, RAMBLAS Y PLAZAS

Distancia a que deberá construirse la fachada principal de los edificios.

El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay,reunidos en Asamblea General,decretan:

Artículo 1º— Todos los edificios que se construyan, amplíen o refaccionen sobre las vías o paseos públicos fuera de la ciudad de Montevideo y demás centros urbanos de la República,establecerán la fachada principal a diez metros de distancia,por lo menos, de las líneas divisorias de la propiedad condichas vías y paseos.

En los trozos de rambla ,avenidas y bulevares,como así en las plazas y paseos públicos ubicados dentro del radio de la ciudad de

Montevideo y fuera del Bulevar Artigas, el espacio libre será cuando menos de cuatro metros.

Las disposiciones anteriores regirán para las avenidas, ramblas, bulevares o paseos abiertos con posterioridad a la ley de 13 de Diciembre de 1909, que así denomine la Municipalidad de la Capital o de los demás Departamentos, aunque no tengan el ancho que determina la ley de Abril 21 de 1909, siempre que estén situados fuera del Bulevar Artigas en Montevideo y fuera de la planta urbana en los demás Departamentos. También regirán para la zona amanzanada de Villa Colón.

. . .

7º— Comuníquese, etc.

Sala de Sesiones de la Honorable Cámara de Representantes, en Montevideo a 15 de Enero de 1916.

R. G. Saldaña
Presidente

Domingo Veracierto
Secretario

Montevideo, Enero 16 de 1916.

Cúmplase, acúsese recibo, comuníquese, publíquese en el R. N.
Viera

Baltasar Brum

ARMAND UGON, E.; CERDEIRAS ALONSO, J. C.; ARCOS FERRAND, L.; GOLDARACENA, C. "Compilación de Leyes y Decretos." T. 39.p.90 a 92.

(3)

LEY Nº 6099 — S.tomo 113 pág 557 a 558; R.tomo 263 pág 575 a 576.

VILLA COLON

Se fijan las condiciones en que deberá efectuarse la edificación.

El Senado y Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay,reunidos en Asamblea General,decretan:

Artículo 1.° —Desde la promulgación de esta ley,todos los edificios que se construyan en la zona amanzanada de Villa Colón(Departamento de Montevideo)deberán establecer sus frentes a cuatro metros,por lo menos,de la línea que da sobre las calles, y a dos me-

tros,también como mínimo ,de las medianeras de las propiedades entre si.

2º— Respecto al cumplimiento de esta ley regirá el artículo 3º de la ley de Enero 19 de 1916.

3.°— Comuníquese,etc.

Sala de Sesiones de la Honorable Cámara de Representantes,en Montevideo a 2 de Julio de 1918.

Domingo Arena.
Presidente

Domingo Veracierto
Secretario

Montevideo, Julio 10 de 1918.

Cúmplase, acúsese recibo, comuníquese e insértese.

Viera

Pablo Varzi(hijo)

Registro Nacional de Leyes de la República Oriental del Uruguay.Año 1918,p.823.

(4)

"EL ENSANCHE DE LA AVENIDA GARZON

La Av. Gral. Eugenio Garzón constituye, desde hace ya muchos años una de las más importantes vías de tránsito que posee Montevideo.

Como prolongación de la Ruta Nacional Nº 5, por ella penetran a la ciudad la mayoría de los vehículos provenientes de los departamentos de la zona Noroeste de la República. A este importante caudal,se suma otro, tal vez más numeroso, y que proviene de una serie de localidades y ciudades que la bordean,(las ciudades de Las Piedras, La Paz y las localidades suburbanas de Colón, Peñarol, Sayago,etc.).

Este intenso tránsito mixto, interdepartamental y metropolitano, cuenta para su circulación, tan sólo con un estrecho pavimento de apenas 6 metros de amplitud.

Esta notoria insuficiencia vial de la Av. Garzón, hizo que desde 1957, el Concejo Departamental encarara el estudio de una solución práctica, para eliminar tales problemas.

Este estudio, se realizó teniendo en cuenta dos lineamientos generales aprobados para la regularización de la trama vial de toda la ciudad, aprobados en 1956 y que ya planteaban un tipo especial de solución para la Av. Garzón.

De acuerdo con estos estudios, dicha avenida debía ser ensanchada a la brevedad posible, previéndose para el futuro incluso, la creación de otra ruta similar a ella, que corriera a su lado y destinada exclusivamente al tránsito interdepartamental.

La solución de futuro — creando la otra ruta paralela — se encuentra aún en preparación, estudiándose las expropiaciones que se necesitan para su trazado.

La solución inmediata — el ensanche — ya se encuentra en marcha desde mediados de 1958, estando en construcción su primer tramo.

Este ensanche abarca a la Av. Garzón desde el Puente del A°. de las Piedras en el límite del Departamento de Montevideo, hasta su entronque con las calles Santa Lucía y San Quintín, en Belvedere.

A partir del Cno. Colman, algo antes de llegar a Colón, y hasta Belvedere, este ensanche está siendo construído por el Consejo Departamental, estando el tramo norte a cargo del Ministerio de Obras Públicas.

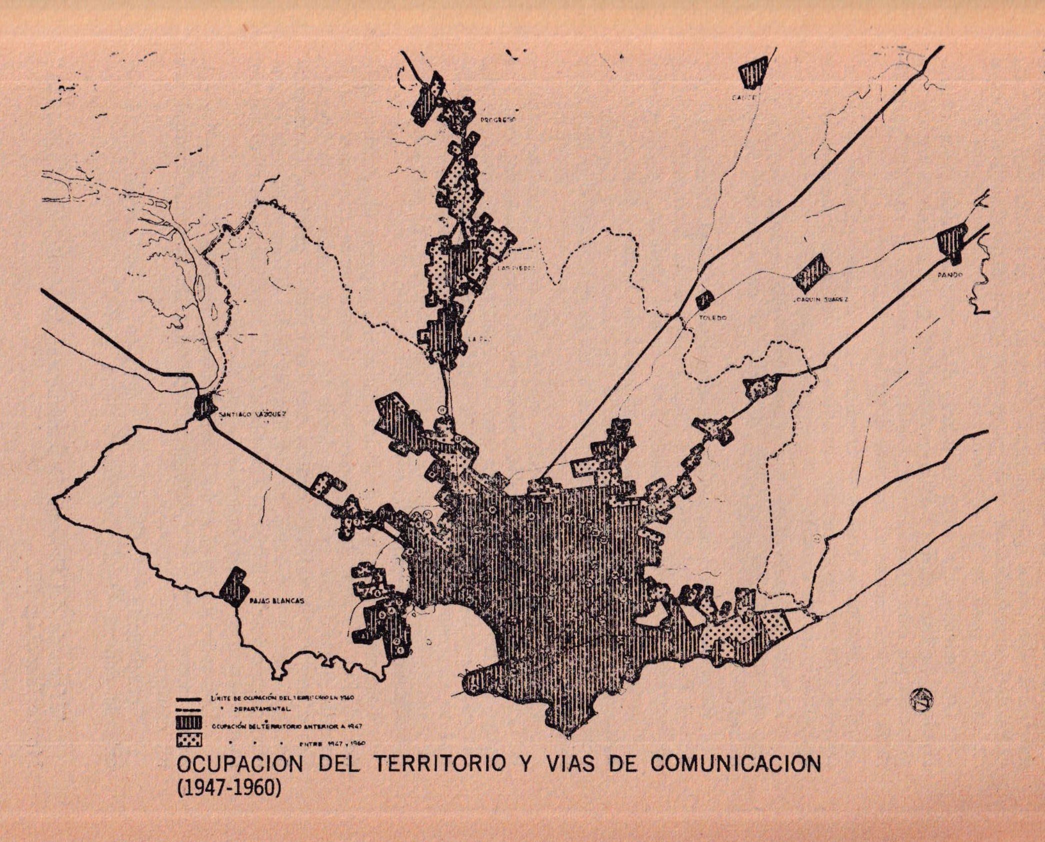
Características del ensanche: dentro del tramo que pertenece a la Comuna, se ha proyectado construir la nueva avenida, con una calzada central de 13 metros por 40 centímetros de ancho, y dos calzadas laterales de 6,60 metros de ancho cada una. La calzada central se destinará al tránsito de pasaje, quedando los laterales para el tránsito local y el estacionamiento de vehículos, al servicio de las propiedades con frente sobre la nueva avenida.

Este sistema de tres calzadas, permitirá separar el tránsito lento del rápido y evitar las interferencias, comúnmente causadas por la entrada o salida de vehículos desde las fincas linderas a la avenida. Los cruces de la calzada central con las calles y caminos transversales que cortan a Garzón se espaciarán cada 400 metros más o menos, para evitar peligros al tránsito rápido permitiéndose el cruce tan solo a las vías de importancia.

Los secundarios o calles vecinales solo tendrán acceso a las calzadas laterales que se encuentran separadas de la senda central por un cantero.

Actualmente, el Concejo Departamental, está construyendo la calzada central, desde Belvedere hasta Colón".

"Memoria del Concejo Departamental de Montevideo.1955-1959." Montevideo.Pág. 62.



OCUPACION DEL TERRITORIO Y VIAS DE COMUNICACION (1947-1960)

BIBLIOGRAFIA GENERAL

ACEVEDO, Eduardo. "Anales Históricos del Uruguay". Mdeo. 1933.

ALONSO CRIADO, M. "Colección Legislativa de la República Oriental del Uruguay". Mdeo. 1825-1895.

ALONSO MARTINEZ, E. "Colección Legislativa de la República Oriental del Uruguay". Mdeo. 1896-1899.

ARAUJO, Orestes. "Historia compendiada de la Civilización Uruguaya". Mdeo. 1906.

ARCAS, José A. "Historia del siglo XX uruguayo. 1897-1943". Mdeo. 1950.

ARMAND UGON, E., CERDEIRAS ALONSO, J. C., ARCOS. FERRAND, L., GOLDARACENA, C., "República Oriental del Uruguay. Compilación de Leyes y Decretos. 1825-1930". Mdeo. 1930.

ASISTENCIA PUBLICA NACIONAL. "Memoria de la Dirección General. 1916-1922". Mdeo. 1922.

ASISTENCIA PUBLICA NACIONAL. "Memoria de la Dirección General. 1922-1928". Mdeo. 1928.

ASOCIACION DE INGENIEROS DEL URUGUAY. "Síntesis histórica de la Ingeniería en el Uruguay". Mdeo. 1949.

BARACCHINI, H., ALTEZOR, C. "Historia urbanística y edilícia de la ciudad de Montevideo". Mdeo. 1971.

BERNARDEZ, Manuel. "El Uruguay entre dos siglos". Mdeo. 1931.

BOIX, Elzeario. "Un siglo de arquitectura en el Uruguay". Anales de la Facultad de Arquitectura. Mdeo. 1943.

CONCEJO DEPARTAMENTAL DE MONTEVIDEO. "Anales Históricos de Montevideo". Mdeo. 1957-1959.

CONCEJO DEPARTAMENTAL DE MONTEVIDEO. "Memoria del Concejo Departamental de Montevideo. 1955-1959". Mdeo. 1959.

DA SILVA, O. 'Las Casas Quintas de Montevideo". Mdeo.

FERNANDEZ SALDAÑA, J. M. "Diccionario Uruguayo de Biografías. 1810-1940". Mdeo. 1945.

GIURIA, Juan. "La Arquitectura en el Uruguay". Mdeo. 1955 a 1958.

INSTITUTO DE TEORIA DE LA ARQUITECTURA Y URBANISMO. "Limitación territorial de la ciudad de Montevideo". Mdeo. 1956.

INSTITUTO HISTORICO GEOGRAFICO. "Conmemoración del II Centenario de Montevideo". Mdeo. 1927.

MAESO, Carlos M. "El Uruguay a través de un siglo". Mdeo. 1910.
MOSSMAN GROS. Arturo E. "Villa Colón en el cincuentenario de su fundación. 1872-1922". Mdeo. 1922.
MURAS, O., ALVAREZ LENZI, R. "Area Metropolitana". Revista de la Facultad de Ariqutectura. Mdeo. 1965.
NIN y SILVA, C. "La República Oriental del Uruguay en su primer centenario". Mdeo. 1930.
PARIS DE ODDONE, B., FARAONE, R., ODDONE, J. "Cronología comparada de la Historia del Uruguay. 1830-1945". Mdeo. 1966.
RICALDONI, Américo. "La planificación urbanística en la evolución de Montevideo". Revista del Instituto de Urbanismo. Facultad de Arquitectura. Mdeo. 1943.
SCASSO, Juan A. "La vivienda y el verde en Montevideo". Revista del Instituto de Urbanismo. Facultad de Arquitectura. Mdeo. 1939.

"Anteproyecto del Plan Regulador de Montevideo". Revista Arquitectura. Mdeo. 1931.
"Barrios de mi ciudad". Edición Semanal Extra del Diario "El País". Dedicado a Colón. Mdeo. 14 de octubre de 1964.
"Camino de Las Tropas de la Tablada al Cerro". Revista de Obras Públicas y Edilicias". Mdeo. 1924.
"Cincuentenario de El Siglo. 1863-1913". Mdeo. 1913.
"Colonia de Convalescientes. Programa del concurso". Revista Arquitectura. Mdeo. 1921.
"Colonia de Convalecientes". Resultado del concurso. Revista Arquitectura. Mdeo. 1922.
"Colección Legislativa de la República Oriental del Uruguay". Mdeo. 1900 a 1907.
"Diario del Plata". Mdeo. 1930.
"El Aeródromo Angel Adami". Artículos Diario. "Hechos". Mdeo. 20 y 21 de abril de 1966.
"El Libro del Centenario del Uruguay. 1825-1925". Mdeo. 1925.
"Gran Panorama Nacional". Mdeo.
"Homenaje a la República en el primer centenario de su independencia". Mdeo. 1930.
"Impresiones de la República Oriental del Uruguay en el Siglo veinte". Londres. 1912.
"Los paseos de Montevideo". Revista Arquitectura. - Economía. Mdeo. 1935.
"Memoria de la Intendencia municipal de Montevideo".
"Memorias de la Junta Económica - Administrativa de Montevideo".
"Memorias de la Junta Económica - Administrativa de Montevideo. Comisión Auxiliar de Colón y Peñarol".
"Montevideo. 1830-1930". Album. 1930.

Montevideo, diciembre de 1972.

INDICE

impreso en forma cooperativa en los talleres gráficos de la comunidad del sur, canelones 1484, montevideo en el mes de setiembre de 1973 comisión del papel. edición amparada en el artículo 79 de la ley 13.349. depósito legal, 35.704.



EDICIONES DE LA BANDA ORIENTAL

De la Villa Colón, romántica y pintoresca, de fines del siglo pasado al actual barrio Colón, integrado a la trama de Montevideo, transcurre un proceso de cambios que nos muestra una singular experiencia urbana. Los autores testimonian en este completo estudio, apoyados en abundante material bibliográfico, la esencia de la evolución urbana y social de la centenaria Villa Colón.